

CHI SONO I DETENUTI CHIESTI IN SCAMBIO

Tre del "nucleo storico", Br un omicida, una soldatessa

Sono Renato Curcio, Alberto Franceschini, Paolo Maurizio Ferrari, oltre a Roberto Ognibene, ex studente modello di Reggio Emilia - La ragazza è Paola Besuschio: era stata catturata mentre preparava una rapina



Renato Curcio

Alberto Franceschini

Maurizio Ferrari

Roberto Ognibene

Paola Besuschio

Delle Br. Renato Curcio è considerato il fondatore. È nato 31 anni fa, a Monterotondo (Roma). Ha alle spalle brillanti studi in sociologia presso l'Università di Trento. Rifiutò per motivi ideologici, la laurea, simbolo borghese.

In una biografia attendibile, pubblicata su *Controinformazione*, si legge: «Di formazione cristiana ma laica, nel 1968 era entrato a far parte del GdL, il gruppo frontista dell'industrializzazione, associazione studentesca di presunta componente cattolica operante negli organismi rappresentativi precedenti alla nascita del Movimento studentesco del 1968. Abbandonata l'iniziale ispirazione "cristiana", si era spostato su posizioni marxiste, continuando a svolgere la sua attività nel-

l'ambito della facoltà di sociologia in Trento. Nel 1967 aveva formato un piccolo gruppo denominato "Università negativa", in cui veniva svolto un lavoro di formazione teorica su testi che avevano da Panzieri a Marcuse, da Cabral a Guevara.

Nel 1969 lascia Trento per Milano dove entra nel Comitato politico metropolitano, poi fa parte del gruppo sorto intorno alla rivista "Sinistra proletaria". Quindi fa parte di Nuova Resistenza. Con la moglie, Margherita Cogoli, e con altri giovani, che avevano fatto parte del Comitato politico metropolitano, nel 1970 sceglie come metodo la lotta armata contro lo Stato democratico, come regola di vita la clandestinità. Viene arrestato a Pinerolo, l'8 settembre 1974, dai carabinieri. È stato in carcere fino al 1977.

In febbraio evade dal carcere di Casale assaltato da un nucleo di brigatisti guidati dalla moglie; nel gennaio 1976, esattamente dopo undici mesi, è ancora arrestato, a Milano, dai carabinieri. Sotto processo a Torino, è accusato delle maggiori imprese compiute dalla Br: sequestri Labate, Amerio, Sossi.

Alberto Franceschini, 31 anni, di Reggio Emilia, è un ex-studente d'ingegneria. Entra, nel 1962, nella Fgci, diviene segretario del circolo "Venezia", presto fa parte del direttivo provinciale della Fgci, responsabile della commissione fabbriche. Dal 1969 Franceschini esce nel 1969, al termine di un lungo dibattito, che si conclude con una votazione nella quale la linea ufficiale viene posta in minoranza. Il gruppo dei suoi sostenitori locali.

A questo punto Franceschini lascia la sua città e la famiglia. A Milano fa esperienza nel Comitato metropolitano, in Sinistra proletaria, Nuova Resistenza, poi arriva alle Brigate rosse. È sotto processo a Torino, ha le stesse imputazioni di Renato Curcio, col quale venne arrestato a Pinerolo.

Paolo Maurizio Ferrari è stato il primo brigatista individuato, dopo il sequestro di Bruno Labate, nel 1973, a Torino. Franceschini è stato anche il primo ad essere arrestato fra coloro che fanno parte di quello che chiamano il "nucleo storico".

Paolo Maurizio Ferrari ha 32 anni e una vita solitaria nelle spalle. Anziché a una sbarra alle Assise torinesi, dove è stato spesso il portavoce del gruppo, l'accusa lo indica come esecutore di base,

benché il suo nome sia inserito nel ristretto numero dei capi e degli organizzatori della "banda armata denominata Brigate rosse".

Roberto Ognibene, 25 anni, di Reggio Emilia, è un ex-studente modello, famiglia socialista, venne arrestato a Robbiano della Medaglia. È si compie, con l'arresto, una tragedia. C'è una spaventosa, fra il giovane brigatista e i carabinieri, un maresciallo, Felice Maritano, è abbattuto con due colpi di calibro 38; Roberto Ognibene è ferito con quattro colpi alla schiena e uno al braccio. Verrà condannato a 28 anni di carcere dalle Assise milanesi. È sotto processo a Torino, per la partecipazione alla banda armata.

Paola Besuschio è sospettata di essere una brigatista dal giorno in cui venne scoperta una base rossa a Baranzate di Bollate, presso Milano. Veronese, 31 anni, laureata in sociologia a Trento, la ragazza fu catturata ad Altomonte, nella campagna lucchese, mercoledì 1 ottobre 1975. Era con altri complici. In due borse nascondeva armi. Forse il gruppo preparava un sequestro, cioè una rapina. Prima di farsi catturare sparò contro un agente, lo mancò: fu arrestata e ammmanettata. Il tribunale di Lucrezia ha condannato a 15 anni per tentato omicidio.

La Besuschio è in attesa di giudizio, per costituzione di banda armata. Compilati: Curcio, Maurizio Zuffada, Attilio Casaletti, Corrado Alunni, Susanna Bonconi e Fabrizio Pelli.

Vincenzo Tessandori

Sante Notarnicola mostra indifferenza

CAGLIARI — Sante Notarnicola ha appreso dalla radio e dalla televisione la notizia di far parte dell'elenco dei detenuti per i quali le "Brigate rosse" hanno chiesto la scarcerazione.

Il bandito non ha avuto reazioni: «Ha saputo calare molto bene il suo stato d'animo», ha detto un solerte degli agenti di custodia.



Mario Rossi



Giuseppe Battaglia



Augusto Viel

capacità di tiro. La sua supremazia nella "XXII Ottobre" emerge nell'inverno del 1971. Il caso Gadolla, infatti, era stato "guidato" dal fascista Diego Vaudelli, un delinquente comune, più abile e astuto di Rossi, che fu con i 100 milioni del riscatto.

La "XXII Ottobre", dopo il rapimento Gadolla scoppiò la sua vocazione ideologica: verranno gli attentati alla "Corona" di Argenta e le trasmissioni di "Radio Gap". Poi la rapina all'Istituto case popolari e l'assassinio del fattorino Alessandro Floris. Fu Rossi a sparare, mentre fuggiva sulla motocicletta guidata da Augusto Viel.

Di Viel, portuale, si sa poco. Ha sempre parlato pochissimo. È forse quello della banda che ha avuto i maggiori contatti con l'ambiente dell'eversione.

Genova 26 marzo '71, Mario Rossi spara e uccide Floris, alla guida c'è Augusto Viel

Fra i tre «Nap», il bandito condannato per l'uccisione di un orefice torinese

E' Giorgio Panizzari, che ha avuto l'ergastolo - Si è «politicizzato» in carcere - Pier Domenico Delli Veneri era invece l'uomo di collegamento fra i nappisti di Napoli e la sinistra rivoluzionaria milanese

È considerato un «capo» in un'organizzazione di tutti uguali dove alcuni sono forse «più uguali di altri». Ventotto anni, di Benevento, ex-studente, Pier Domenico Delli Veneri era, secondo gli inquirenti, l'uomo di collegamento fra il gruppo nappista che operava a Napoli e i gruppi della sinistra rivoluzionaria milanese.

Hanno scritto i giudici napoletani Lucio Di Pietro e Giovanni Volpe: «Nel marzo 1974 mantiene i contatti, in Milano, con tutto il gruppo degli studenti napoletani staccatisi da Lotta Continua e dal Movimento studentesco, e con Romeo Giuseppe che, in questa fase di formazione del Nucleo Armato, tenne i collegamenti con gli ex-detenuti Conti e Carbone e Taras Giovanni. Nel giugno 1974 è accertato la sua

presenza in Napoli con firma del contratto definitivo di affitto dell'appartamento di via Euterpa di Chiata 144 con il falso nome di Corbetta Mosca. Nel dicembre 1974 organizza il sequestro Moccia e ne partecipa all'esecuzione. Nell'appartamento di via Euterpa di Chiata conserva armi, munizioni, esplosivi, circa 90 milioni di lire, documenti, fotografie di propaganda armata e appunti di scritti ideologici si sfonda eccelsiva.

Processato a Napoli col nucleo storico del Nap, viene condannato a 18 anni. Lo sospettano di aver organizzato a Roma il sequestro del giudice Di Genaro, atteso per appoggiare una tentativo di evasione dal carcere di Viterbo da parte di Giorgio Panizzari, Martino Zichittella e Pietro Sofia, che costituivano un nucleo nappista all'interno della prigione. Fu arrestato nel settembre 1976, dopo essere riuscito, pare, a ristrutturare l'organizzazione clandestina.



Giorgio Panizzari



Domenico Delli Veneri



Pasquale Abatangelo

Giorgio Panizzari si presenta in questa a Torino il 16 ottobre 1970: lo cercano da 48 ore, lo sospettano di aver preso parte a un assassinio in un'oreficeria. Nel primo pomeriggio del 14 ottobre, banditi armati hanno ferocemente ucciso Giuseppe Bordini, un oreficologo con negozio in corso Agnelli, a Torino. La polizia, in breve, ricostruisce tutti i personaggi del gruppo. Sapevano, ricostruito, Panizzari si presenta, ma nega di aver partecipato all'assassinio. Non viene creduto.

Gli inquirenti ricostruiscono la sua vita. Ha 21 anni, una famiglia onesta, pulita, ma una esistenza sciagurata. Il processo si conclude con una sentenza emblematica: Panizzari è condannato all'ergastolo, è condannato anche un altro della banda, Giuseppe Cardillo. Altri verdetti: 20 anni a Di Luciano, che sarà ucciso, armi in pugno, a Roma, e 18 e 9 mesi a Ferrara. E' in carcere che avviene la «politicizzazione» di Panizzari. Al dibattimento di secondo grado saluterà la Corte col pugno chiuso, parlare di «detenuti politici».

Diventa nappista. Scrivono i giudici Di Pietro e Volpe che «con Zichittella entra a far parte dei così detti nuclei interni alle carceri». Nel maggio 1975 torna con Zichittella e Pietro Sofia l'evasione dal carcere di Viterbo e, secondo l'accusa, organizza assieme al nucleo esterno «29 ottobre», il rapimento del giudice Di Genaro «come garanzia della propria tacito-

mità nel caso di fallimento del tentativo di evasione». E' stato condannato a Napoli, nel processo al «capi storici» del Nap.

Pasquale Abatangelo, 30-tentino. Partecipò alla rapina in banca a Firenze in piazza Leon Battista Alberti, il 29 ottobre 1974. Doveva essere un «esproprio» per finanziare il gruppo clandestino, fu una tragedia. In un conflitto di un gruppo clandestino, fu ucciso da un carabiniere. Fu ucciso Luca Mantini e Giuseppe Romeo, due carabinieri rimasero feriti. Abatangelo e Sofia vennero catturati; un quinto nappista riuscì a fuggire. Pasquale Abatangelo venne condannato in primo grado a quattro anni e sei mesi, in appello la condanna venne aumentata. Processato anche a Napoli, proprio per la sentenza appena emessa dai tribunali fiorentini, Pasquale Abatangelo fu condannato e non potremo essergli concesse le attenuanti.

potranno spingere a farlo. Con il mio è il grido della mia famiglia ferita a morte, che spero possa dire autonomamente la sua parola. Non creda in di avere chiuso il suo problema liquidando Moro. Io ci sarò ancora come un punto irriducibile di contestazione e di alternativa, per impedire che della Br si faccia quello che si fa oggi.

«Per questa ragione, per una evidente incompatibilità, chiedo che ai miei funerali non partecipino né autorità dello Stato né uomini di partito. Chiedo di essere sepolto dai pochi che mi hanno veramente voluto bene e sono degni perciò di accompagnarmi con la loro preghiera e con il loro amore.

«Cordiali saluti Aldo Moro, 24 aprile 1978.

On. Benigno Zaccagnini.

P. S. - Diffido a non prendere decisioni fuori degli organi competenti di partito».

v. tesa.

La lettera di Moro

(Segue dalla 1ª pagina)

Chi è Cristoforo Piancone che sparò alla guardia carceraria Lorenzo Cutugno A Torino lo chiamano il «brigatista sorto dal nulla»

Chi è Cristoforo Piancone che sparò alla guardia carceraria Lorenzo Cutugno A Torino lo chiamano il «brigatista sorto dal nulla»

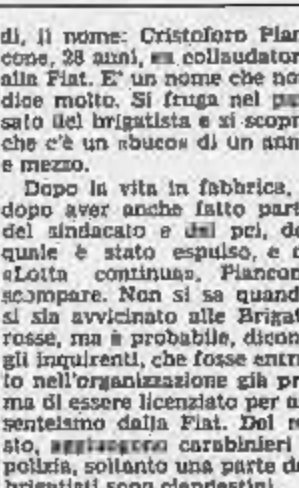
Lo chiamano «il brigatista sorto dal nulla». All'alba del secondo mercoledì di questo mese, con due complici, tende un agguato alla guardia car-

ceraria Lorenzo Cutugno. L'agente doveva essere ferito alla gamba, ma reagisce ed è ammazzato. Prima di morire, però, colpisce uno degli assa-

litori. I brigatisti lo lasciano ferito al pronto soccorso di un ospedale. Dirà soltanto: «Mi considero un prigioniero politico. Qualche ora più tardi, il nome: Cristoforo Piancone, 28 anni, ex collaudatore alla Fiat. E' un nome che non dice molto. Si fruga nel passato del brigatista e si scopre che c'è un «buco» di un anno e mezzo.

Dopo la vita in fabbrica, e dopo aver anche fatto parte del sindacato e del pci, dal quale è stato espulso, e di «Lotta continua», Piancone scompare. Non si sa quando si sia avvicinato alle Brigate rosse, ma è probabile, dicono gli inquirenti, che fosse entrato nell'organizzazione già prima di essere licenziato per assenteismo dalla Fiat. Del resto, se fossero carabinieri e polizia, soltanto una parte dei brigatisti sono clandestini.

Era scomparso e nessuno lo cercava. La famiglia si era rassegnata, convinta che fosse emigrato, la polizia non aveva motivi per sospettarlo in modo particolare. Poi, due settimane fa, Piancone riappare all'improvviso. Aspetta un uomo sotto la porta di casa, gli spara con freddezza a bruciapelo. Difficile pensare che sia qualcosa di più di un esecutore di basso, anche se nelle Br da tempo è prevalsa la linea che non devono esistere i «teorici puri» ma che tutti devono correre gli stessi rischi e le stesse rischi. Ora le brigate chiedono la sua liberazione. Soprattutto, spiegano, «in considerazione del suo stato fisico».



Cristoforo Piancone

Smentite complicità in Germania

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

BONN — «Non esistono indicazioni concrete secondo le quali terroristi tedeschi abbiano partecipato al rapimento di Aldo Moro. Così ha dichiarato il portavoce della procura generale dello Stato, Hans Plöcker, ieri a Karlsruhe, in merito alle rivelazioni del settimanale americano Newsweek, secondo il quale



Sante Notarnicola

la «Frazione armata rossa» tedesca sarebbe stata informata in anticipo del sequestro di Moro e probabilmente alcuni membri del gruppo anarchico tedesco avrebbero collaborato con le Brigate rosse.

Ffi esplicita la risposta del portavoce della polizia criminale federale a Wiesbaden, Tetsig, il quale, dopo avere premesso che «non vogliamo prendere posizione né a confermare né a smentire delle rivelazioni del settimanale americano», ha detto che quanto Newsweek ha scritto «non corrisponde a quanto ci consta». Entrando nel particolare della notizia pubblicata dal settimanale (il computer della polizia criminale di Wiesbaden avrebbe decifrato, o decodificato, come si dice in gergo poliziesco, il testo di un messaggio cifrato trovato in tasca alla terrorista tedesca Gabriela Kroeber-Tiedemann, nel quale veniva data notizia del prossimo rapimento di Aldo Moro), il portavoce della polizia criminale ha detto chiaro: «Inesattezza, il computer non è in grado di decifrare scritte in codice, soltanto di dare informazioni su dati memorizzati. Non so dove Newsweek abbia trovato la notizia che pubblica, da noi certamente no, nessuno si è fatto vivo».

cul contare. «Ho gli occhi da casa borbone. Sandro gli dice affettuosamente Cavallero, e Notarnicola sorride commosso per la benevolenza del capo. A loro si unisce Adriano Rivoletto e più tardi il ragazzo Danilo Lopez. E' la «banda Cavallero».

Una banda che per quattro anni ha riempito le cronache, che è stata definita «Anonima Rapine» e anche la «quadra della morte». Un trapianto bagaglio di delitti. Diciotto le rapine alle banche (per un totale di 98 milioni) e l'elenco si apre l'8 aprile 1963 con l'assalto all'Istituto San Paolo di via Vigliani a Torino. La banda colpisce ripetutamente a Torino e in provincia, infierisce a Milano. Qui, il 12 novembre 1965, assalta tre banche (30 milioni) in meno di un'ora. Ogni volta sparando fucilamente, prendendo ostaggio per la fuga. Chi ha un gesto di reazione viene ammazzato: come a Chivè il medico condotto Gaetano. I feriti: cassieri, fattorini, agenti di sorveglianza, un maresciallo dei carabinieri, l'impiegato Giovanni Freccia, preso a un occhio per una rivoltella.

Nel febbraio 1965 Notarnicola sposa una brava ragazza, Franca, che ignora la sua attività. «Nella mia compagna nulla». Con lei era facile, bastava toccare il «marito». Tanto volte la misi alla prova: viaggi improvvisi, trasferimenti apparentemente improvvisi, assenze notturne. Lei ne soffriva.

Il 25 settembre 1967, a Milano, la banda assalta il Banco di Napoli in largo Zandonati. Nella fuga incrocia la polizia. Crepitano mitra e pistole, è l'inferno. Una strage: quattro morti, una ventina di feriti tra poliziotti e passanti. Ferito e catturato Rivoletto. Nessuno a scappare, saltando su un treno per Mortara, Cavallero e Notarnicola. Li trovano e li arrestano otto giorni dopo in un castello ferroviario del Monferrato.

Cavallero, Notarnicola e Rivoletto al processo recitano la parte degli idealisti. Affermano di aver voluto colpire nelle banche la società capitalistica. Il processo viene celebrato nel 1968: per la prima volta, con l'alibi della politica, si cerca di giustificare il delitto comune. In prigione Notarnicola entra in contatto con l'ultrasinistra e lavora per la creazione di un movimento politico nelle carceri.

p. l.

Torino 11 aprile '78: un commando Br uccide la guardia delle Nuove, Lorenzo Cutugno

ZONA NIZZA-LINGOTTO

Vittoria

DUSTIN HOFFMAN

VIGILATO SPECIALE





PG Con l'età dei genitori Con l'età dei genitori Con l'età dei genitori

DEAL
ANDER • OLGA KARLATOS

METROPOL
Special - Sweet - Pictur
«Eroicofronto diretto»
Claudine e Françoise Bec
In un match che manda i
corto circuito il
FANALE ROSSO

SUPEREXCIATION



**2 GRANDI FI
OLIMPI
2^a settimana
Un eccellente g
parapsicologico**

Vietato minori 14 anni
REPOS
2° mese di strepitoso successo!
 Successo al cinema
 DOPO «LA GR...»
 UNO SPETTACOLO
 HUGO STIGLITZ PEGGY BA...

[illegible][illegible]

RIVALETA - T. FRANCESI
 IRRADIALE - Campagna per non
 più il fascismo.
 SIVAROLO
 CRISTALLO - «Realtà» per non
 più in giro». Vittorio 14.
 RIVOLI
 NGUOLI - Chi volente armato
 S. AMERIGO
 AMERIGIANI - La avventura di
 di di Torino.
 S. MAURIZIO
 LERERA - «Lo spettacolo».
 DECCARE - «Cavi accennano poe
 che volta lo tempo di vita».
 MOPERO - «Toccato poco forte
 suola»
 CENISIO - «Solezza di natura»
 CIVIGLI - «Gli anni miei, l'as
 tore più»
 TRENTI - «Nepoli si ebbero». V.
 TABANELLO
 DAVIDE - «Chiaro Milardo».

**LA FEBBRE
DEL SABATO
SERA**

DORIA
il salotto di Torino

I DUE

Perla




**Diane Keaton
e Teresa**

IN CERCA
MR. GOODBY

SALVATE IL
"GRAY LADY"
 Un film di Universal - con Faye Dunaway

**RITRATTO
DI BORGHESIA
IN NERO**
Regia di **TONINO CERVI**
distrib. CIC

Vicini ai livelli del '77 - A marzo ■ aziende si aspettavano un risveglio per il trimestre successivo - Ancora sfavorevoli le previsioni per l'occupazione

**Alitalia**

Alitalia

Bilancio dei colloqui di Vance ■ Mosca

Nei rapporti fra Usa e Urss troppe le difficoltà tecniche e debole la volontà politica

I colloqui di Cyrus Vance a Mosca, Gromyko e Breznev, hanno messo in chiaro che le difficoltà tecniche sono troppo forti e la volontà politica è troppo debole, una parte come dall'altra, perché i negoziati sulle armi strategiche (alcuni) possono essere conclusi con un secondo incontro l'anno. Al di là delle espressioni formali, comunicate e delle dichiarazioni ufficiali, il risultato che emerge dalla seconda missione del segretario di Stato americano in Urss — ad un anno — è di un fallimento. Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali. Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali.

Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali. Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali.

Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali. Il secondo colloquio di Vance a Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali.

Cyrus Vance partito da Londra

LONDRA — Il segretario di Stato americano Cyrus Vance ha lasciato Londra alla volta di Washington. Vance era giunto ieri nella capitale britannica, proveniente da Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali.

LONDRA — Il segretario di Stato americano Cyrus Vance ha lasciato Londra alla volta di Washington. Vance era giunto ieri nella capitale britannica, proveniente da Mosca, ed aveva a che fare con la controparte, di non aver aggraviato le divergenze sostanziali da quando Carter è entrato alla Casa Bianca. Ma non sono stati in grado di far compiere il negoziato tecnico sulle armi strategiche quel salto di qualità che avrebbe consentito di superare le divergenze sostanziali.

Pat torna in carcere?



WASHINGTON — Patricia Hearst, figlia del magnate della stampa Randolph Hearst, dovrà tornare in carcere per scontare la pena inflittale per partecipazione ad una rapina in banca a fianco ai suoi rapitori. La Corte suprema degli Stati Uniti, infatti, ha respinto la richiesta degli avvocati di rivedere la condanna a sei anni del 1976. L'ereditaria (nella foto) ha passato in carcere 14 mesi, due anni ad una rapina in banca a fianco ai suoi rapitori.

Pc e ps affrontano questa settimana i malumori interni La sinistra francese fa l'autocritica dopo il recente "suicidio elettorale"

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

Testimonianze sulla vicenda del Boeing sudcoreano

Il secondo pilota accusa i sovietici "Spararono al jet senza preavviso, Vicenda oscura"

Il secondo pilota dell'aereo di linea sud-coreano costretto ad un atterraggio di fortuna sulla superficie gelata di un lago dell'Unione Sovietica, vicino al confine con la Finlandia, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso. Il secondo pilota, che ha raccontato la sua versione dei fatti, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso.

Il secondo pilota dell'aereo di linea sud-coreano costretto ad un atterraggio di fortuna sulla superficie gelata di un lago dell'Unione Sovietica, vicino al confine con la Finlandia, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso. Il secondo pilota, che ha raccontato la sua versione dei fatti, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso.

Il secondo pilota dell'aereo di linea sud-coreano costretto ad un atterraggio di fortuna sulla superficie gelata di un lago dell'Unione Sovietica, vicino al confine con la Finlandia, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso. Il secondo pilota, che ha raccontato la sua versione dei fatti, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso.

Il secondo pilota dell'aereo di linea sud-coreano costretto ad un atterraggio di fortuna sulla superficie gelata di un lago dell'Unione Sovietica, vicino al confine con la Finlandia, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso. Il secondo pilota, che ha raccontato la sua versione dei fatti, ha detto che il MIG intercettore russo sparò contro il Boeing che aveva a bordo più di 110 persone senza preavviso.

Il 25 aprile del 1974 cadeva il "salazarismo"

Portogallo, non solo "garofani, nella crescita della democrazia"

Il Portogallo della democrazia compie oggi quattro anni. Della rivoluzione dei garofani di quel 25 aprile 1974 è progredito attraverso i trionfi di una crescita non sempre lineare e ordinata, ma che ha saputo consolidare anche attraverso i suoi passi falsi la definitiva rinascita di un paese che per decenni era stato governato da una dittatura. La prova più difficile, la crisi di governo del dicembre scorso, è stata superata non senza fatica, ma con la partecipazione di tutti i partiti politici, e le aperture d'oggi — economiche, politiche, culturali — possono essere interpretate come un segnale di crescita più che come una serie di concessioni al nuovo Portogallo. Anche il recente incontro di alto livello tra il primo ministro Antonio de Almeida Santos e il suo omologo spagnolo, il presidente del Consiglio Felipe Gonzalez, è un segnale di apertura verso l'Europa.

Il Portogallo della democrazia compie oggi quattro anni. Della rivoluzione dei garofani di quel 25 aprile 1974 è progredito attraverso i trionfi di una crescita non sempre lineare e ordinata, ma che ha saputo consolidare anche attraverso i suoi passi falsi la definitiva rinascita di un paese che per decenni era stato governato da una dittatura. La prova più difficile, la crisi di governo del dicembre scorso, è stata superata non senza fatica, ma con la partecipazione di tutti i partiti politici, e le aperture d'oggi — economiche, politiche, culturali — possono essere interpretate come un segnale di crescita più che come una serie di concessioni al nuovo Portogallo. Anche il recente incontro di alto livello tra il primo ministro Antonio de Almeida Santos e il suo omologo spagnolo, il presidente del Consiglio Felipe Gonzalez, è un segnale di apertura verso l'Europa.

Il Portogallo della democrazia compie oggi quattro anni. Della rivoluzione dei garofani di quel 25 aprile 1974 è progredito attraverso i trionfi di una crescita non sempre lineare e ordinata, ma che ha saputo consolidare anche attraverso i suoi passi falsi la definitiva rinascita di un paese che per decenni era stato governato da una dittatura. La prova più difficile, la crisi di governo del dicembre scorso, è stata superata non senza fatica, ma con la partecipazione di tutti i partiti politici, e le aperture d'oggi — economiche, politiche, culturali — possono essere interpretate come un segnale di crescita più che come una serie di concessioni al nuovo Portogallo. Anche il recente incontro di alto livello tra il primo ministro Antonio de Almeida Santos e il suo omologo spagnolo, il presidente del Consiglio Felipe Gonzalez, è un segnale di apertura verso l'Europa.

Il Portogallo della democrazia compie oggi quattro anni. Della rivoluzione dei garofani di quel 25 aprile 1974 è progredito attraverso i trionfi di una crescita non sempre lineare e ordinata, ma che ha saputo consolidare anche attraverso i suoi passi falsi la definitiva rinascita di un paese che per decenni era stato governato da una dittatura. La prova più difficile, la crisi di governo del dicembre scorso, è stata superata non senza fatica, ma con la partecipazione di tutti i partiti politici, e le aperture d'oggi — economiche, politiche, culturali — possono essere interpretate come un segnale di crescita più che come una serie di concessioni al nuovo Portogallo. Anche il recente incontro di alto livello tra il primo ministro Antonio de Almeida Santos e il suo omologo spagnolo, il presidente del Consiglio Felipe Gonzalez, è un segnale di apertura verso l'Europa.

Taccuino estero

Bonn nega lo scambio Guillaume-Sciaranski

BONN — Un portavoce del ministero della Giustizia tedesco federale ha escluso categoricamente che la spia tedesca-orientale Guebber Guillaume possa essere liberata nel quadro di uno scambio di spie. Nel numero di questa settimana del settimanale "Neue Presse" è stato pubblicato un articolo che sostiene che lo scambio tra i coniugi Guillaume e il dissidente sovietico Anatoly Sciaranski, del ministero della Giustizia tedesco, è stato escluso da parte del governo tedesco. Il portavoce del ministero della Giustizia tedesco, ha escluso categoricamente che la spia tedesca-orientale Guebber Guillaume possa essere liberata nel quadro di uno scambio di spie.

Turchia: esplosione di grisa

ANKARA — In seguito ad una esplosione di grisa, avvenuta in una miniera di carbone presso Zonguldak, sono morti 17 minatori turchi ed altri sono feriti. I soccorsi sono in corso. L'esplosione è avvenuta in una miniera di carbone presso Zonguldak, dove si sta lavorando da molti anni. Sono morti 17 minatori turchi ed altri sono feriti. I soccorsi sono in corso. L'esplosione è avvenuta in una miniera di carbone presso Zonguldak, dove si sta lavorando da molti anni.

Il primo sciopero del "Claridge"

LONDRA — Lo sciopero che per la prima volta da 165 anni ha colpito il prestigioso "Claridge's Hotel" di Londra è cessato dopo due settimane. E' una completa vittoria per la direzione, che ha trovato appoggio da parte della clientela, la quale si è addebita a rifarsi da sola i letti e ha rifiutato una sconta speciale del 30 per cento. Lo sciopero era iniziato il 15 aprile, quando i dipendenti hanno chiesto un aumento del 10 per cento. La direzione ha rifiutato la richiesta, e i dipendenti hanno deciso di scioperare.

Guerriglieri della Namibia sequestrano 85 viaggiatori

WINDHOEK (Africa di Sud-Ovest) — Una ventina di guerriglieri della SWAPO, che si battono contro il regime sudafricano della Namibia, hanno sequestrato sabato più di 85 viaggiatori in una corazzata in viaggio nei pressi del confine con il Sudafrica. I guerriglieri hanno sequestrato i viaggiatori in una corazzata che stava viaggiando lungo la costa. I sequestrati sono stati portati in un luogo sicuro. I guerriglieri hanno dichiarato che i sequestrati sono stati portati in un luogo sicuro.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

PARIGI — Si apre una settimana di severa autocritica per la sinistra francese. Sollecitata dal malumore dell'opinione pubblica, la sinistra francese si è data da fare per rivedere la sua linea politica. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito comunista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale. Il partito socialista, che ha guidato la sinistra, ha fatto un bilancio della sua performance elettorale.

(Continua a pag. 17)

LA STAMPA

Servizi speciali



TORINO 20 Aprile - 1° Maggio

Il Salone del coraggio



Le prospettive dell'automobile

È ancora una sfida

Non si può parlare di congiuntura dell'automobile mondo senza riferirsi alla «notte» 1973, quando la guerra del Kippur segnò la fine di un'epoca, quella dell'energia a basso costo, della piena disponibilità delle materie prime e, quindi, di un modello di consumi più elevato di quanto le società industrializzate potessero permettersi. Queste parole, pronunciate da Giovanni Agnelli alla conferenza stampa tenuta a Torino alla stampa nazionale ed estera in occasione dell'apertura del Salone dell'Automobile di Torino, ripropongono alla mente gli attacchi assurdi che quel periodo, in rapida successione, sono partiti all'automobile.

Si è sostenuto che esso rappresentava ormai un «capitolo malato» da abbandonare pro-

gressivamente ai Paesi arretrati e a quelli che si stavano industrializzando. Mentre i Paesi ad elevata industrializzazione avrebbero dovuto dedicarsi ai settori d'avanguardia, a quelli cosiddetti «nobili», ad altissimi livelli tecnologici, come l'industria spaziale, l'elettronica, beninteso la più difficile, la chimica sofisticata. Allora si era anche parlato di un fantomatico «modello di sviluppo» — quello dei paesi sviluppati — che era conosciuto, così come si era sostenuto che bisognava sintetizzare «beni» e «beni» consumati, perché il mercato era saturo. L'andamento congiunturale del Paese ha però mostrato drasticamente questa «filosofia economica» ed oggi si torna a un'industria dell'automobile il suo ruolo economico trascinato.

Lo dimostra ampiamente l'im-

pegno con il quale tutte le Case automobilistiche si presentano a Torino, prima fra tutte la Fiat che, con la Ritmo, dà una «risposta europea» ad un mercato che si fa sempre più ambizioso e concorrente. E questo senso abbiamo ancora — spazio — colmare, specialmente nel nostro Paese, infatti, a differenza della media dei Paesi europei dove circa il 15 per cento della domanda di autovetture è una domanda di «sostituzione», la Italia solo il 65 per cento delle auto immatricolate è sostitutiva di altre, mentre per il restante 35 per cento si tratta di motorizzazione aggiuntiva. Questo significa che il mercato italiano è ancora lontano dai livelli di saturazione, con conseguenti buone potenzialità di sviluppo.

Non solo all'interno, ma an-

che all'estero l'industria automobilistica italiana ha buone possibilità. Il nostro Paese è sulle esportazioni mondiali del settore dei mezzi di trasporto il 4,6 per cento nel 1975. La Germania aveva il 17,5 e si è portata al 17 per cento. La Francia il 16,5 dal 1972 al 9,6 per cento mentre il Giappone è salito dal 10,8 al 16,6 per cento.

Le statistiche dimostrano che la pressione giapponese è forte ed è in aumento. Le auto del Giappone hanno più conquistato grosse fette di mercato e si stanno preparando «assaltare» altri mercati. Il 20 per cento di quello belga è rappresentato da vetture giapponesi, mentre in Olanda sono il 18 per cento, il 17 in Danimarca, il 10 per cento in Gran Bretagna. Adesso i giapponesi stanno facendo pressioni per entrare in massa anche sul mercato italiano.

Ma il pericolo è soltanto giapponese. Anche gli Stati Uniti stanno affilando le armi e presto addegueranno la loro produzione a quella europea. La Ford, che già si fa fatica a gestire massicciamente con la Fiesta, annuncia un'altra vettura del genere: la General Motors. Il più grande complesso automobilistico mondiale (futuro di 47 miliardi di dollari nel 1976, contro i 28 della Ford e i 13 della Fiat) ha progetti ancora più ambiziosi e si fonda sull'esperienza e sui successi europei della Opel. Il gruppo Agnelli in proposito: «Gli unici che possono fare un'auto mondiale sono proprio i colori americani».

L'automobile e la industria — destinati all'auto — a tramontare, anzi hanno un futuro importante. Del resto il Paese industriale che ha cresciuto maggiore e la più forte avanzata nella bilancia dei pagamenti è proprio il Giappone che, guarda caso, è anche il Paese dove l'industria automobilistica sta progredendo più che altrove. L'altro esempio è la Germania occidentale, dove si sta verificando un fenomeno analogo.

L'anno scorso la Fiat — che rappresenta la nostra più grande industria del settore — ha migliorato la propria posizione sul mercato italiano sia come marca, sia come Gruppo, intervenendo per la prima volta nella tendenza degli anni precedenti. Oggi la Fiat rappresenta il 49 per cento del mercato italiano ed il 36 con Lancia e Autobianchi. E' una posizione che nessun altro costruttore ha sul proprio mercato, ma è una posizione che la Fiat vuole ulteriormente migliorare. La nuova, impegnativa politica di investimenti e di produzione dovrebbe, infatti, portarla al 55 per cento del mercato italiano e al 40 per cento di quello Cee entro il 1985 del 1977.

L'auto non è, quindi, «una cosa da Terzo Mondo», ma piuttosto una «sfida» da giocare. Il terreno occidentale, tra l'America, che copre il 40 per cento del mercato mondiale, il Giappone, che sta conquistando punti su punti, e i Paesi della Cee, è tra queste «sfide» che, nei prossimi anni, si dovrà spartire il mercato dell'automobile. E la più esposta è ancora una volta l'Europa, dove ai Gruppi, caso per caso, si sta giocando il tutto o niente.

Per questo si rende necessario un cambiamento culturale che precisi al resto del mondo l'industria automobilistica europea come una «sfida» meno frammentata. La crisi degli ultimi anni non ha certo favorito questo spirito ma la Fiat — e lo dimostra il suo novità a Torino — ha posto le premesse per un suo buon piazzamento nella corsa ai mercati, attraverso un grande investimento in termini di preparazione di uomini, tecnologia e progettazione.

Renzo Villare

LA NUOVA FIAT RITMO

Un salto di qualità

I primi commenti sulla Fiat Ritmo sono del tutto positivi. Non poteva essere altrimenti il pubblico è diventato molto competente in fatto di automobili, e siccome sono andati cambiando le motivazioni nell'approccio con i nuovi modelli, non più emodivamente acritiche, ma ragionate nel confronto fra i vari parametri di giudizio: la disponibilità di spazio, l'ambiente interno, il prezzo, i consumi, il «verdetto» appare tanto più lusinghiero per l'ultima nata di Fiat.

La quale offre una così elevata quantità di spunti da costringere chi deve sceglierla a una siringa di indegnazione. La completezza di questo prodotto che è il primo frutto della nuova strategia della Fiat, dove si dichiara esplicitamente che si tratta del «primo

volontario della Ritmo è tra i migliori in senso assoluto per vetture da turismo, essendo: appena 0,38 (di norma è 0,40) il coefficiente di resistenza all'aria; il motore a 1000 cc. è superiore a 100 km/h; le scudi-paraurti in resina sintetica che lasciano la parte frontale e quella posteriore della vettura sono all'altezza superiore dei pneumatici. Questi scudi hanno la proprietà di formarsi elasticamente, e quindi di tornare alla loro forma originale, fino a velocità d'urto di 6 km/ora (nelle stesse condizioni) i paraurti tradizionali subiscono danni, già a partire da velocità d'urto di 2,5 km/ora. Per velocità d'urto superiori che coinvolgono anche altri elementi della «goccia», il sistema ha il vantaggio di contenere i danni di carrozzeria e quindi i relativi costi di riparazione. Questo divagazione in materia di sicurezza non perde tuttavia di vista il valore estetico della soluzione scelta, che appare anche stilisticamente ineccepibile.

Nello scudo anteriore troviamo prese d'aria asimmetriche (determinate nelle gallerie del vento climatiche). Centro ricerche Fiat e protettori circolari, in basso è incorporato una «sporgina» che ottimizza l'aerodinamica. Il flusso d'aria nel vano motore si fa coefficiente di penetrazione aerodinamica. Sul cofano motore è collocata una presa d'aria asimmetrica in corrispondenza al gruppo climatizzatore attraverso il quale avviene la distribuzione dell'aria all'interno dell'abitacolo.

Vediamo adesso in dettaglio la meccanica. Come è noto, le cilindrate disponibili sono tre: 1118 cc con diametro e corsa di mm 80 x 73,5, rapporto di compressione 9,2 x 1, potenza 60 CV Din a 5800 giri/minuto; 1301 cc (88,4 x 73,5), compressione 9,1 x 1, 65 CV Din a 5800 giri; 1498 cc (88,4 x 63,9), compressione 9,1 x 1, 75 CV Din, sempre a 5800 giri. I rispettivi valori di coppia massima sono: 8,3 kgm, 10 kgm e 12 kgm a un regime di 3500 giri/minuto per i motori di 60 e 65 cavalli, e di 3000 giri per il 75 cavalli. Rispetto al 128, da cui quelli della Ritmo derivano, osserviamo che nel 1000 la potenza è aumentata di 5 cavalli e a 200 giri/minuto di meno (la velocità lineare media dello sterzo è quindi inferiore: 10,7 anziché 11,1 metri al secondo, e cioè il motore della Ritmo è anche «sollecitato»; anche nel 1300 si hanno cinque cavalli di più e 200 giri di meno e velocità di sterzo sempre inferiori di 0,4 metri-secondo.

La frizione è monodisco a secco con molla di innesto a diaframma; il comando è a «doppio» e «cascina» a comando, che riduce il sforzo di azionamento. Inoltre non è più necessario la regolazione del gioco del pedale. La selezione del cambio — a quattro o a cinque marce — avviene con un unico tipo di «manettino» a «cascina» a comando, che è vincolato al gruppo motore-propulsore dalla leva del cambio, smorzando la trasmissione di vibrazioni e quindi la rumorosità interna. Il cambio automatico, dov'è unitamente alla versione 75 CV, è a conversione idraulica di coppia a cambio epicycloidale a tre rapporti. All'uscita il cambio il moto è trasmesso alle ruote attraverso una coppia cinetica che ha un diverso rapporto di riduzione a seconda delle motorizzazioni.

La sospensione è a quattro ruote indipendenti sistema Mc Pherson, cioè guidate da un montante telescopico costituito da un ammortizzatore a doppio effetto. Anteriormente l'elemento elastico è una molla ad elica coassiale; l'ammortizzatore, posteriormente è invece costituito da una balestra trasversale ad effetto stabilizzante.

All'avanzamento il montante telescopico è articolato nella sua estremità inferiore su un braccio oscillante che forma un triangolo di cui il lato frontale, in un punto di reazione. Nella parte superiore il montante è

collegato al telaio mediante un attacco a doppia testa simile a quello adottato sulle nuove 131. Con questo sistema, ammortizzatore e molla scaricano le proprie forze lungo due direttrici diverse: il primo attrattore sulla «cassa» evitando che le sollecitazioni delle sospensioni si concentrino in un unico punto.

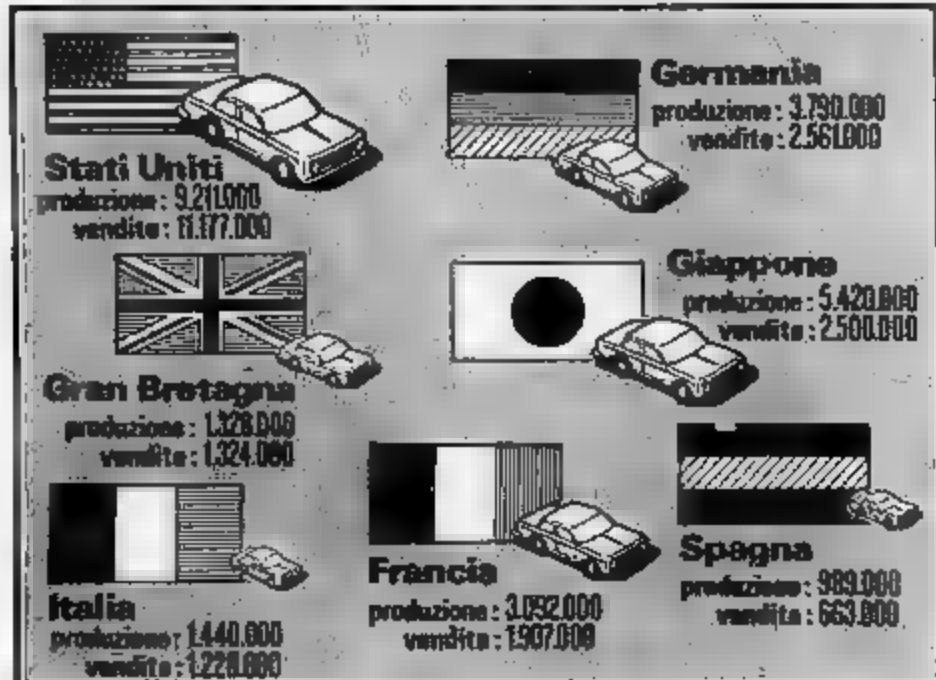
Lo sterzo è a pignone e cremagliera. La precisione e leggerezza della guida è stata portata ai livelli massimi con l'impiego di cuscinetti a rulli sia per il piantone dello sterzo che per i punti di attacco dei montanti telescopici anteriori alla scocca.

L'impianto frenante è del tipo misto: dischi anteriori, tamburi posteriori; il comando idraulico è a circuiti indipendenti, con correzione di frenata su quello posteriore. Per le

motorizzazioni 60 e 65, il pedale del freno è a rapporto variabile tra la lunghezza del pedale stesso e il braccio di leva con cui reagisce il puntello della pompa. Questo dispositivo meccanico di assistenza assicura un'elevata precisione di modulazione della frenata con uno sforzo minimo. Sulla Ritmo 75 è invece previsto un servofreno a depressione. Per le piazze dei dischi anteriori, viene fatto uso di guide di scorrimento ricoperte di feltro per favorire un appoggio più uniforme delle pastiglie sui dischi e quindi anche un'usura più regolare e migliori intervalli di sostituzione.

Ma la nuova Fiat offre una tale quantità di spunti interessanti che sarà opportuno riprendere il discorso quando avremo la possibilità di provarla su strada. Ferruccio Bernabò

I grandi Paesi produttori nel '77



Molti incontri con i giornalisti

Il Salone non è soltanto un'esposizione di vetture, ma una occasione di confronto e di incontro. La presenza di tecnici ed operatori del settore offre a molte aziende che fanno parte del gran mondo dell'automobile il destro per promuovere i propri prodotti, iniziative, un impegno di lavoro che merita di ricordare.

JAO INDUSTRIE RIUNITE — E' un complesso giovane, nato dalla fusione di dieci società italiane (facenti parte della multinazionale statunitense ITT). Le società dell'Italian Automotive Operation (Jao) sono piuttosto numerose: campo della componentistica: Alitalia, Decam, Dpa, Flapa, Galino, Hellebore, Sital, Way-Assento, La Autopart. Si tratta di aziende che da anni operano nel settore dell'auto (Alitalia ha ricevuto una larga per la 25ª partecipazione al Salone) e spingono la loro attività anche nell'industria ferroviaria, nella nautica e nell'edilizia. La Jao ha 6.600 dipendenti, un fatturato di oltre 180 miliardi.

VEGLIA BORLETTI — La società milanese Borletti, fondata nel 1895 e oggi

clusa come Gruppo Veglia-Borletti, possiede 16 impianti di produzione in Italia ed all'estero, una produzione del 36 per cento in Europa per il settore degli equipaggiamenti autoveicoli e promuove ingenti investimenti nella ricerca per nuovi apparecchi verso l'elettronica in particolare. Gli equipaggiamenti Veglia-Borletti si dividono in grandi gruppi: quelli che non si vedono; quelli che si vedono (sono i più conosciuti). Eccone alcuni: trasduttori elettrici (segnali di livello (carburante), pressione (olio), temperatura (acqua e olio); interruttori termocritici per attive e disattive dispositivi di servizio (elettrorivolte ad esempio); interruttori tachimetrici (segnali di manutenzione o di avviso); condizionatori d'aria; strumentazioni di bordo (tutte nel senso più vasto. Per il futuro previsione interessanti soluzioni. Fra le Veglia-Computer, che forniscono l'automobilista molte informazioni verifiche alla partenza del veicolo (efficienza servizi e manutenzione); controlli continui durante la marcia (guasti o anomalie); misure (velocità, percorso, numero giri motore, livello benzina, temperatura ac-

qua, tempo); elaborazioni (autonomia, istantanea, velocità media, antirullo). DBA-ITALIA — E' una filiale della DBA, la quale, a sua volta, è una società commerciale che si occupa delle vendite dei prodotti e delle altre aziende del Gruppo Bendix, e cioè della Benditalia, della Bendiberica, Bendix International e della Bendix Warrington. Oltre che prodotti Duoceller, i prodotti sono costituiti da particolari meccanici ed elettrici che vengono montati sulle vetture dei costruttori e che sono anche venduti a parti di ricambio alle varie officine specializzate. La DBA fornisce una garanzia commerciale sui prodotti che mediamente si può colorare sui due anni. L'organizzazione di vendita copre tutto il territorio nazionale con una rete di distributori regionali. Principali clienti sono Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Chrysler e Citroën, oltre ad una fitta rete di officine di riparazione. La DBA, nata nel 1959 dalla fusione di Duoceller, Bendix e Air Equipment, ha un fatturato di oltre 10 miliardi, 10 mila dipendenti e 21 stabilimenti.

Per questo si rende necessario un cambiamento culturale che precisi al resto del mondo l'industria automobilistica europea come una «sfida» meno frammentata. La crisi degli ultimi anni non ha certo favorito questo spirito ma la Fiat — e lo dimostra il suo novità a Torino — ha posto le premesse per un suo buon piazzamento nella corsa ai mercati, attraverso un grande investimento in termini di preparazione di uomini, tecnologia e progettazione.

Renzo Villare

modello di una nuova generazione di vetture — le quali il settore automobilistico si propone, nel prossimo quinquennio, di portare l'intera produzione ai più alti livelli concorrenziali...». «Dopo aver compiuto un grande investimento di preparazione in termini di uomini, tecnologia e progettazione».

Riprendiamo dunque il discorso su questa vettura così «importante» per la Fiat (e non solo per la Fiat), che con essa non c'è a lanciare una sfida alla concorrenza. Cominciamo col dire ancora qualche parola sulla forma della carrozzeria, che ha una spiccata personalità stilistica, specie nel frontale che riflette un'accurata ricerca aerodinamica. Un disegno essenziale, senza compromessi: linee, volumi e proporzioni trovano il loro equilibrio nella risposta a precise funzioni. Il coefficiente di penetrazione ae-



Renault 5 è incredibile

Anche nell'economicità

La Renault 5 nella versione 850 fa oltre 1 km con un litro. E questo può sorprendere qualcuno... fino alla prova dei fatti, naturalmente. Renault 5 può darvi dimostrazione delle sue grandi doti tutte le volte che volete.

Ognuna delle quattro versioni Renault 5 ha una propria personalità: scegliete quella che pre-

ferite. Nei colori classici o fra quelli più nuovi, tutti bellissimi: daino, grano metallizzato, marrone metallizzato, verde lattuga, alga metallizzata, blu ardesia metallizzata.

E non dimenticate di dare una lunga occhiata alla Renault 5 con le caratteristiche protezioni laterali, eleganti e robusti scudi antitraffico, che a richiesta possono essere applicati anche sulle altre versioni. Per fare la «cittadina del mondo» più bella. E più sicura di sé.

Le Renault sono lubrificate con prodotti



LA STAMPA

Sembra logico, in occasione di un Salone così importante come quello torinese, fare il punto sulle tendenze tecniche e cercare quelli che sono gli elementi più qualificanti della produzione attuale. Da un punto di vista generale si può dire che il concetto dominante è quello della praticità e della comodità: per questo si tende a non costruire più auto piccolissime che sarebbero scarsamente utilizzabili da una famiglia (l'Utilitaria tipo è la Fiat 127 e le auto che l'hanno seguita). Sempre per favorire la massima utilizzazione del veicolo nei modi più disparati, si adotta la soluzione della carrozzeria a due volumi, come è appunto il caso della nuovissima «Rinno».

Fino ad un certo punto l'estetica della vettura può essere influenzata dalla «moda» e dal gusto del pubblico: non così la parte meccanica, che segue linee di evoluzione ben precise, fissate dalle internazionali sui consumi e sull'inquinamento e dal bagaglio di conoscenze via via in aumento. Così si osserva il fortissimo interesse al motore Diesel, perché è il motore attuale della tecnica è quello che, in assoluto, promette i minori consumi (ma pone naturalmente il problema del maggior peso a parità di potenza). Simultaneamente, però, viene affinato il motore a benzina, così da ridurre ancora il consumo specifico, e ormai il «poco» è il prossimo passo: si considerano nell'applicazione su vasta scala di sistemi elettronici per il controllo totale del gruppo motore-cambio.

Ed è proprio di questo che si discute alla diffusione dei cambi a cinque marce sia di quelli automatici, la Rimo

offre le due soluzioni e la Lancia offre il primo cambio automatico italiano. Questo avviene perché quanto maggiore è il rapporto di trasmissione, migliore sarà lo sfruttamento del motore, così il consumatore medio, d'altra parte il cambio automatico offre un maggiore confort di guida, ossia anche maggior sicurezza.

Si avverte una spinta verso una più vasta applicazione dell'elettronica, sia per il controllo delle funzioni dei motori e dei cambi (la Renault 18 ha un cambio automatico a controllo elettronico) sia per le strumentazioni. Numerose le proposte di strumentazioni sofisticate su vetture speciali presentate dal carrozziere, il maggior costruttore italiano di strumenti, Veglia Borletti ha presentato una serie di proposte di strumentazioni a sistemi di controllo molto complessi e raffinati, allo scopo di soddisfare le esigenze dei costruttori e dei clienti, nel controllo per

una maggiore durata delle auto. E' probabile che, dimenticati i motori «diversi» come il Wankel o la turbina, il prossimo passo sarà il motore elettrico che, tra tutti, è il più versatile. La Pionierina con il suo progetto di auto elettrica dotata di meccanica Fiat ha preso un impegno importante per gli Anni Ottanta: non c'è dubbio che per una cosa del genere ci debbono essere solide basi.

Una continua evoluzione esiste invece nel campo della qualità della vettura: qualità di progetto, con migliori spensioni, migliore tenuta di strada; e qualità di realizzazione, maggiore silenziosità di marcia dei modelli medi, minori consumi ed in generale un maggior valore del veicolo preso nel suo insieme. In altre parole, anche se i prezzi delle auto continuano ad aumentare, sembra esserci un compenso nel fatto che l'auto offre un servizio migliore per un costo minore e per maggior tempo.

Tecniche di progettazione più sofisticate per quanto concerne la struttura: la forma, contenente di realizzare vetture robuste ma leggere, con un buon coefficiente di penetrazione aerodinamica, Cx, al miglioramento dei motori, deve parlare una serie di diminuzione dei consumi del parco circolante. Ma a condizione che l'utente faccia la sua parte conservando il più possibile le condizioni di funzionamento originali mediante una regolare manutenzione.

Gianni Rogliatti

La batteria sigillata della Magneti Marelli

La batteria sigillata della Magneti Marelli è un tipo speciale che non richiede alcuna aggiunta di acqua pur nella vita utile della batteria stessa. Questo consente di eliminare una delle ultime operazioni di manutenzione ancora necessaria con una certa periodicità nell'automobile.

Ma soprattutto la nuova batteria è destinata alle future auto elettriche, che si ha confermato l'ing. Torauto, direttore del settore batterie della Magneti Marelli. Con queste nuove batterie, infatti, l'auto elettrica diventa realmente l'auto ideale in quanto non richiede più alcuna operazione di manutenzione, rabbocco dei liquidi ecc. per uno o due anni di uso.



Distributrice esclusiva
Aro Dacia Italiana S.p.A.
Conca d'Oro 376
Tel. 06/25.211 - ROMA

SE

Se non ti farti alle apparenze, ma guardi alla realtà delle cose, se guardi al futuro come una realtà da vivere e non essere sicuro nell'affrontarlo, se ami la sicurezza, se consideri la tua guida come un dovere, se vuoi un mezzo per vivere più a lungo e con più serenità, se vuoi un mezzo di successo garantito, allora non puoi non scegliere la Qualità VOLVO. Perché la VOLVO è stata al suo modo di vivere, vivere secondo ragione.

VOLVO

una scelta ragionata da 1400 a 2700 cc.

TORAUTO
Concessionaria
Corso Belgio, 108 - Telefono 895.771

A "Tecnofficina '78,"

I preziosi valcoli pronto intervento

Perché «Tecnofficina '78»? I motivi che hanno spinto gli organizzatori del Salone dell'Automobile a creare una mostra specializzata per gli operatori del settore, concentrata su un'unica area espositiva, è indubbiamente il carattere pratico. Il palazzo di Torino Esposizioni cresce di dimensioni e adizione facendo registrare un maggior afflusso di visitatori, dovuto anche alla cadenza biennale che lascia maggior tempo allo studio ed alla produzione e, conseguentemente, alla necessità di presentare i risultati ottenuti in un anno. Inoltre la tendenza a «personalizzare» la manifestazione raggruppando le varie branche per settore: padiglioni centrali le autovetture, nel quinto padiglione gli accessori.

Logica quindi trovare maggior spazio per un campo che sta diventando sempre più importante: «Importante per due motivi — spiega Alberto Beroni, segretario generale del Salone — ben precisi. Il primo è l'arrivo dell'espansione che sta assumendo il campo delle attrezzature per officine e garage e le officine mobili. Perché? L'automobile costa sempre di più e, allargata cioè, il parco del circolante è in costante crescita. La crisi economica spinge l'utente ad una maggior cura verso il proprio autoveicolo per prolungarne la durata, senza contare che un'automobile in perfetta efficienza riduce i consumi contribuendo, almeno in parte, a limitare il problema della crisi energetica».

Di qui la necessità di avere le attrezzature delle officine con macchinari affidabili e in grado di consentire interventi rapidi riducendo, almeno parzialmente, i costi derivanti dalla «d'opera».

«Inoltre — continua Beroni — tutte le autorità internazionali, ed in testa la Comunità Europea, si stanno battendo perché l'automobile, al fine della sicurezza, sia un oggetto sano, economico, poco rumoroso e non inquinante. Diciamo che all'estero, in questo settore, sono più avanti di noi. In Italia il problema della revisione del parco circolante è ancora tutto da affrontare».

Contrariamente a quello che succede in Europa, dove l'utente si reca in officina quando il veicolo denuncia delle carenze di funzionamento, nei paesi che solo ora si stanno sviluppando

do automobilisticamente il problema è un altro: centri abitati molto distanti tra di loro, zone averse impervie che comunque attività industriali e commerciali, consentono la costituzione di veri capillari di assistenza. Ecco che allora vengono in soccorso le officine mobili.

La Fiat presenta a Tecnofficina '78 alcuni nuovissimi modelli. Un «238» per assistenza tecnica attrezzato ad officina, tra «242» e «238» ed un modello appartenente alla Gamma «S» attrezzato ad officina completamente mobile ed autonoma. La Casa torinese si è specializzata nella produzione di questi autoveicoli grazie ai dati di una serie di apparecchiature ed utensili che possono togliere d'impaccio vetture e veicoli pesanti (quali i mezzi) il movimento terra che operano in località isolate: si pensi alla cantieristica edile e stradale di paesi dell'Africa o asiatici) che richiedono l'intervento di altri veicoli — trasportare quello immobilizzato dal guasto nel più vicino centro abitato. Con perdita di tempo ed impiego di ulteriori uomini.

Altre novità della rassegna torinese sono rappresentate — secondo quell'ottica particolare che prende in considerazione interventi rapidi senza nulla concedere all'improvvisazione — da macchinari per il controllo degli avanzamenti, degli impianti di frenatura, dell'accensione.

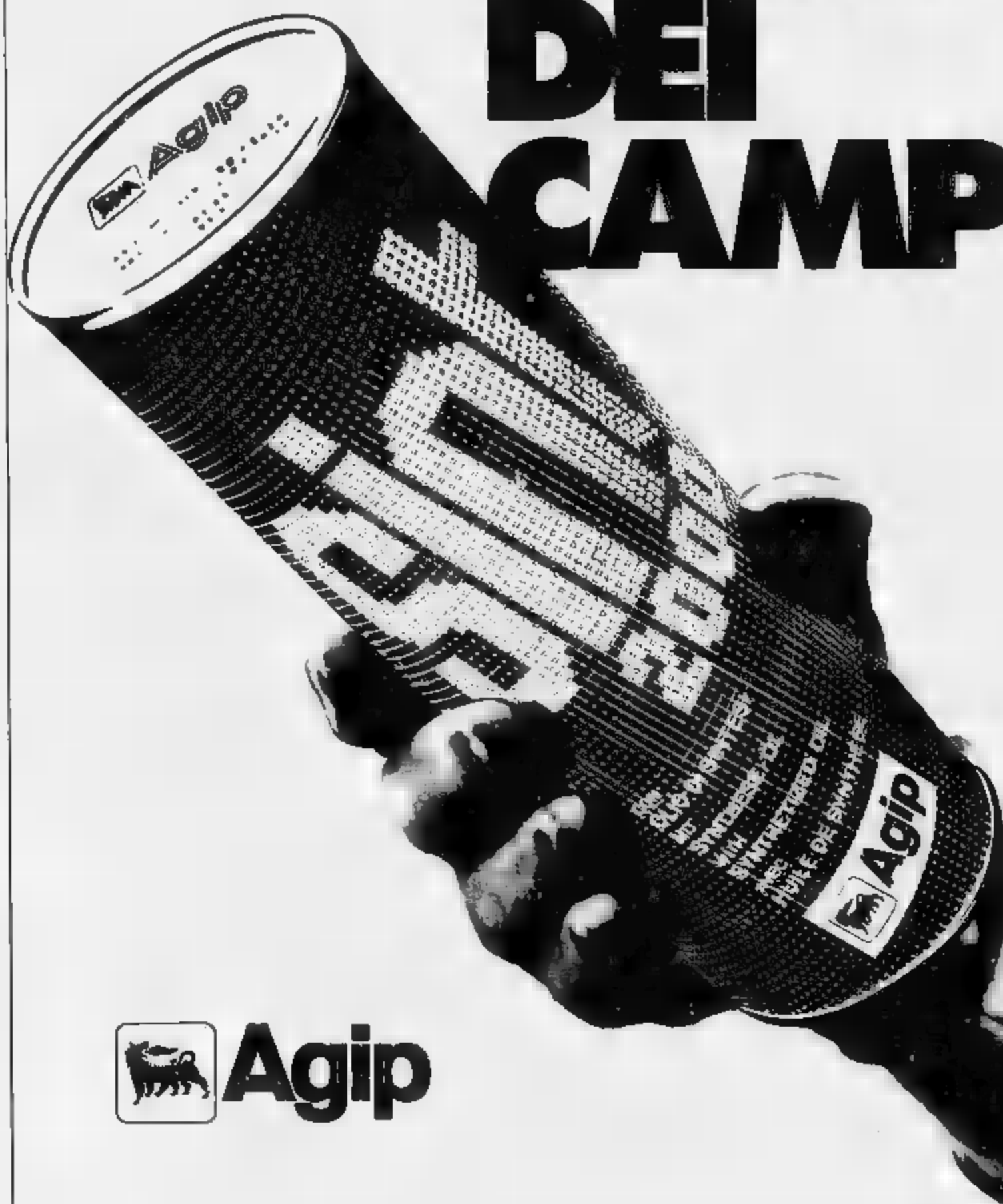
L'Hunter è un tester elettronico che il controllo dell'intera geometria dell'avanzamento in soli quattro minuti. I Diesel sono analizzati Participo ed i gas di scarico per i motori Diesel, particolarmente interessanti ora che questo tipo di motore si sta decisamente affermando non più soltanto sui veicoli industriali — anche nella normale produzione delle autovetture.

Presenti inoltre le attrezzature per le carrozzerie quali il Raam, un forno a ventilazione forata e temperatura stabile per il controllo preventivo della pittura, tonnellata della vernice essiccata. Ancora delle stazioni lavaggio automatiche programmati quella di Ceccato ne è un esempio mediante le quali è possibile operare su determinate parti dell'automobile escludendone altre.

Gian Dell'Erba

AGIP SINT 2000

L'OLIO DEI CAMPIONI



CON 200.000 LIRE

& ORECCHIA SCAVARDA

Vi garantisce la consegna a prezzo fermo

Ritmo

Corso Lecce 2 - 78.15.45
Torino - Corso Siracusa 45 - 39.68.61
Torino - Via Orbetello 123 - tel. 25.66.12
Corso Savona 27b - tel. 64.02.58



Agip

LA STAMPA

La "forma utile",
e i suoi maestri

Ha ancora importanza la stile? [Impossibile] formale, estetica, dell'automobile? E' domanda che ci si continua a porre dagli anni della contestazione a un certo modo di concepire e usare l'automobile, e sulla quale si era creata come desiderata la crisi petrolifera. La risposta è, inequivocabilmente, sì.

Un senso, anzi, la forma delle carrozzerie è ancora più importante. E' ieri. La forma è il profilo ambientale (l'automobile costituisce pur sempre una componente essenziale del paesaggio) in cui quotidianamente immerse, lo è per i suoi aspetti economici (un veicolo che offre minor resistenza all'avanzamento, cioè aerodinamico, consente sicuramente qualche risparmio di carburante, per lo meno a partire da una certa velocità). Lo è infine sul piano pratico, utilitaristico, nel senso che la carrozzeria viene sempre concepita come appendice abitativa del nostro modo di vivere, e pertanto deve rispondere a requisiti ben individuati: la silenziosità, il confort (che è anche climatizzazione), la visibilità, la sicurezza.

Questo vuol dire anche lavorare sugli allestimenti interni, tenendo presenti le leggi della moderna scienza che si chiama ergonomia, ma partendo da una struttura e da un involucro di lamiera e cristallo, cioè da quel solido che individua e definisce appunto la forma, lo stile dell'automobile, il "contorno" di "forma-funzione" (o "forma utile") vuol significare proprio questo. Ma ciò non significa affatto rinunciare a quei valori plastici che mantengono piena validità anche sul piano culturale.

C'è di più. Oggi sulla linea dell'automobile esistono due scuole: quella della berlina tradizionale caratterizzata da tre corpi e volumi distinti (colonna motore, abitacolo, cofano bagagli) e quella che ha sposato la forma a due soli corpi. In genere, ma con vistose eccezioni, quest'ultima viene adottata sulle vetture di

dimensioni compatte, meglio se la trazione sulle ruote anteriori. Entrambe le soluzioni — che pur essendo natura estetica sottintendono anche scelte tecniche — hanno vantaggi e svantaggi: lo scopo finale, accanto a un risultato estetico soddisfacente, è il migliore rapporto possibile tra ingombro del veicolo e spazio utile interno. In termini di economia energetica, anche questo ha la sua importanza.

A grandi linee sono, quindi, i compiti del carrozziere e degli stilisti in genere, naturalmente comprendendo fra questi il colore che lavorano all'interno delle grandi fabbriche (e che, a differenza dei primi, operano nell'anonimo delle équipes aziendali).

Parallelamente a tali responsabilità, è andata prendendo forma un'attività che va al di là di pur variegati impegni del mestiere della linea, e cioè una funzione tecnico-progettuale che si estende a parti meccaniche, o quanto meno all'adattamento di queste in funzione di soluzioni avanzate, per lo più (ma sempre, non necessariamente) in collaborazione con le Case costruttrici. Nel recente passato ne mancano esempi: la Lancia Stratos di Bertone, per ricordarne uno. E a questo Salone la figura del tecnico-carrozziere appare che in primo piano. Si pensi al progetto di auto elettrica sviluppato in collaborazione con il centro ricerche Fiat che Pininfarina ha presentato, non soltanto come proposta di forma ma anche nell'impiego di base e nelle strutture meccaniche. Perché, semplicemente, carrozziere e di più, sarebbe in questo fortemente limitativo.

L'evoluzione dell'automobile, che molto deve alla fantasia degli specialisti della linea, più che mai può dunque contare su questi ultimi anche in altre direzioni, dal momento che meccanica e carrozzeria sono ormai arrivate a una totale integrazione.

Ferruccio Bernabè

VM, un Diesel
"modulare,"

La ditta VM di Cento presso Ferrara — facendo parlare — se da qualche tempo a questa parte per i suoi motori Diesel veloci, alla gamma già in produzione è stata affiancata adesso una nuova serie, presentata come novità — alla Salone. Si tratta di una famiglia di quattro motori a serie modulare a quattro, cinque e sei cilindri, cilindrata unitaria di 2400 e cilindrata totale rispettivamente di 2400, 3600 e 4800 cmc; ed un motore a quattro cilindri con cilindrata complessiva di 2 litri. Rispetto alla produzione della — questi mo-

tori presentano — differenza del raffreddamento ad acqua — cilindri e testate, e sono inoltre tutti dotati di turbocompressore KKK. Per ovvie ragioni (di carattere fiscale) il più interessante è il tipo da due litri di cilindrata: soli 200 kg di peso questo motore eroga 84 CV a 4300 giri al minuto; ma anche gli altri motori — potenza rispettivamente di 100, 125 e 150 CV offrono notevoli possibilità di applicazioni.

Un tecnico della Casa ci ha detto che — state effettuate numerose prove con una serie di vetture europee di vario tipo e grandezza, con ottimi risultati. Tra queste vetture c'è naturalmente anche il modello Alfa Romeo Alfetta, perché la VM fa parte del gruppo Iri come l'Alfa Romeo, e si prevede che questa vettura con il Diesel VM sarà commercializzata presto.

Con un potenziale produttivo — l'anno nei due stabilimenti di Cento e Trieste, la VM si presenta come — possibile fornitore di motori Diesel sul piano europeo, per quelle Case che — li costruiscono in proprio ma vogliono motorizzarli in Diesel alcuni loro clienti.

G.T.

SALONE DELL'AUTO

La Mostra della carrozzeria

Manifestazione
di una cultura

La mostra «Carrozzeria italiana: cultura e progetto», aperta in questi giorni a Torino nella polverina della Società Francese della Belle Arti, al Valentino, — si colloca «in margine» al Salone internazionale dell'Auto inaugurato l'altro ieri, ma — il suo ideale — al centro, come merito a ogni manifestazione che attraverso la prospettiva della storia ricerca e fa meglio intendere anche l'attualità.

Diciamo subito che si tratta di una esposizione — soltanto interessante per i tecnici e gli appassionati dell'auto, ma affascinante per ogni persona che abbia anche soltanto visto passare a fianco per strada, qualche «generazione» di queste macchine che più di ogni altra hanno veramente non soltanto condizionato, ma caratterizzato la vita del nostro secolo.

L'esposizione, promossa da un comitato presieduto dall'ing. Dante Giacosa, è stata curata da Angelo Tino Anselmi e Vittorio Gregotti che con Pierluigi Cerri, Richard Enauki e Friedmann Kolbrenner ne ha curata anche l'allestimento, e tende a porre in luce il ruolo che i — italiani hanno svolto e svolgono nell'evoluzione dell'automobile: un oggetto non soltanto significativo (anzi il «più» significativo), scrive Gregotti, della civiltà industriale, ma anche, o «primario», sociologico, magari discusso, a dispetto, nei riflessi «consumistici» in altri effetti secondari, ma — ruolo di protagonista in campo economico e industriale, come in quello delle infrastrutture, e — ruolo nell'ambito d'una storia della tecnologia e delle scienze applicate e della storia della manifattura industriale: massima, poi, sotto il profilo di quella cultura — col nome di «design», legata all'idea progettuale.

Ad intenderne il «ruolo» può forse esser utile ricordare anche la discendenza etimologica del nome: «carro» (per il trasporto d'ogni carico generico), a «carrozzeria» (adatto al trasporto «personale» e «carrozzeria», appunto, che, dunque, — pelle e abito, insieme, ideata quasi in rapporto con il meccanismo di supporto, e quindi rispondente ad una funzione derivata, — una propria autonomia, una propria linea di sviluppo.

Di qui, appunto l'importanza di una verifica offerta dalla mostra che, per la prima volta al mondo, richiama l'attenzione su questo elemento fondamentale d'un veicolo divenuto per tanti uomini importante quasi quanto la casa. La carrozzeria costituisce di fatto un elemento che ogni volta assume linee e forme in cui vorrebbe vedere esaltatamente un infuso d'arte e di gusto, interpretato dal «designer», dal grafico o dall'architetto, e quindi un valore estetico, — nelle realizzazioni dei carrozzieri proprio in questa necessità sembra di poter cogliere la testimonianza di una sviluppo formale legato in maniera preponderante ad — logica della produzione industriale, capace di rappresentare un fatto culturale e sociale.

Non si dice, con questo, che nelle carrozzerie dei primi lustri del secolo mancino i riflessi di gusto propri dell'Art Nouveau, così come più tardi si coglieranno echi di Art Déco, soprattutto in particolari esornativi, a — più fluide delle tendenze razionaliste, della Bauhaus in qua. Si vuole riconoscere piuttosto, almeno — ipotesi, la caratterizzazione di questo tipo di

prodotto: ciò che consente infatti di isolare — fenomeno della carrozzeria italiana nel contesto internazionale d'una morfologia della automobile; poi, all'interno della produzione italiana, quella non meno individuabile, legata alla ideazione e alla singola carrozzeria e all'equipe operante sotto il nome dell'impresa. Nessun altro prodotto può d'altra parte rappresentare meglio dell'automobile il risultato — una vera cultura collettiva, tenendo conto di quanto, attraverso il tempo, è entrata in questa sorta di sintesi generatrice attraverso apporti rimasti —, ma operanti, anche in quella serie di «modi» rappresentati da ognuno degli esemplari esposti nelle sale.

Promotrice. Questi — stili scelti nappur tanto per un'eccezionalità o per un'originalità di cronologia («la storia della carrozzeria... non è lineare, ma fatta di andirivieri complessi», ricorda una — del catalogo che vale — tratto quanto per la stessa problematica che vi si esprime. Di qui viene anche l'idea di mettere in evidenza otto — momenti cruciali di riassumere le tappe essenziali dell'evoluzione stilistica — carrozzeria italiana.

Con la Fiat tipo Zero (1912-13) ad un decennio da quando l'automobile si è proposta come mezzo di trasporto, la macchina assume una propria figura estetica, una sua «linea» veramente autonoma. L'epoca di «macchine pneumatiche» e «lombardi di dorso», tra il — e il '30, — soltanto un'ipotesi realizzabile nella misura di una «compositiva» che si definisce — «classica» (Alfa Romeo tipo R.L.S.S., carrozzata da Coggiola, nel 1925), mentre il configurano i caratteri delle diverse «scuole» dei grandi carrozzieri dell'epoca. Segue una più attenta individuazione dei fattori aerodinamici, — si tratta in realtà — prodotto di una più viva suggestione offerta dall'idea della velocità, conosciuta anche con i primi impieghi agonistici; e, mercono in questo momento i profili curvilinei che segnano il carattere delle macchine degli Anni Trenta (Fiat 6C 1500, berlina di serie, 1933). Matura intanto la concezione della carrozzeria — intesa come spazio plastico unitario: nella seconda metà del decennio, con l'integrazione del parafrangente nella fiancata, l'automobile si presenta come un volume funzionalmente modellato, col quale — supera — guerra (Catalina tipo 202, berlina — Pininfarina, 1947). La tecnologia suggerisce quindi l'adozione di forme largamente delineate e avvolgenti, facilmente stampabili per le quali anche solo l'esempio

— abbandona la preoccupazione di un'efficienza aerodinamica (Fiat 1400, 1950). Intere, nella seconda metà degli Anni Cinquanta, il raggiungimento — nuovi valori formali con la riinterpretazione dei canoni del design italiano, con l'assetto perpendicolare delle intersezioni, sottolineato da nuove suggestioni aerodinamiche date dalla snellezza delle superfici ariose modulate — caratteristiche della fiancata, e l'appiattimento del padiglione. (Lancia Flaminio, berlina di serie, 1957). E si giunge all'avvento da — lato del veicolo — una forma in cui si esaltano le prestazioni aerodinamiche (Alfa Romeo 332 «Carabo», Bertone, 1968), dall'altra la vettura urbana che pur lasciando alle «medie» la maggiore flessibilità di prestazioni, tende a rispondere — maniera specifica — alla congestione del traffico e alle crisi energetiche.

Angelo Dragone



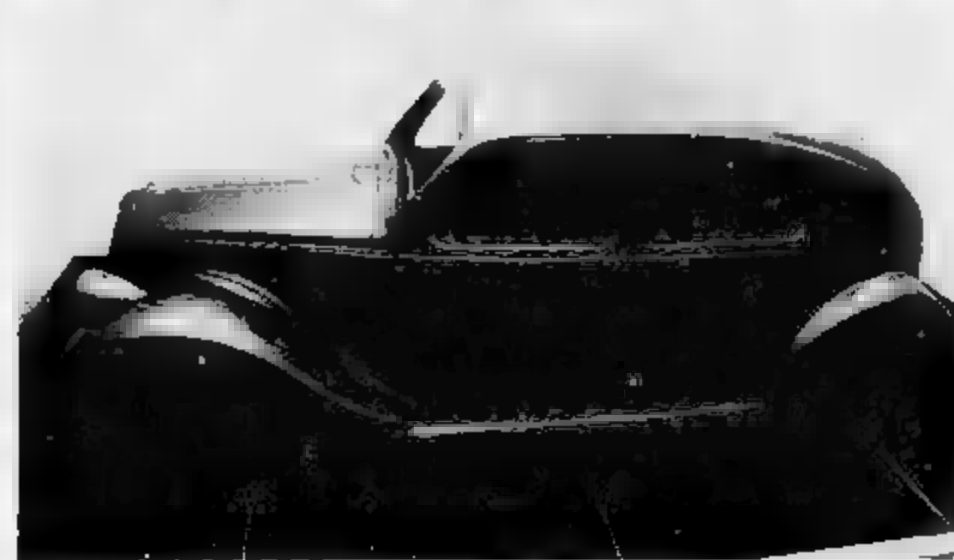
Il progetto di auto elettrica «Eco» in collaborazione tra Pininfarina e Fiat



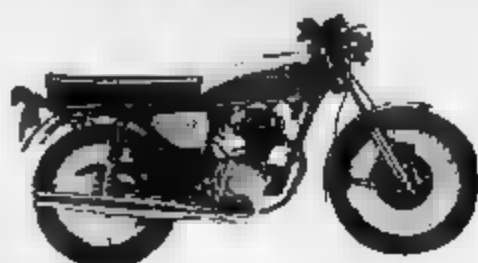
Eco uno studio di vettura sportiva a due posti dello stilista Coggiola



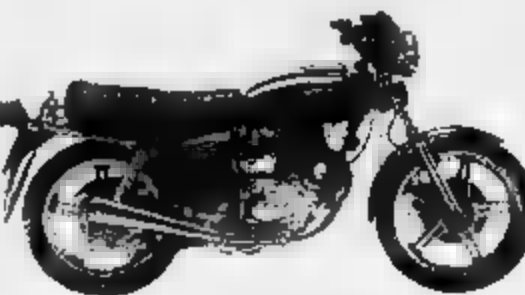
Il coupé sportivo «Microsport» con meccanica Ford Fiesta proposto dalla Ghia



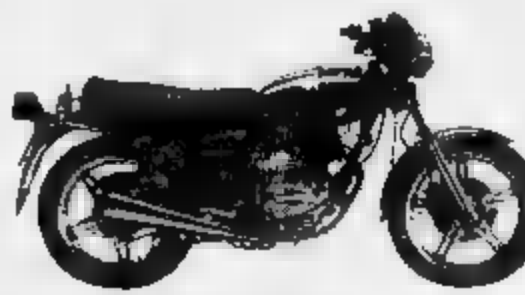
La scocca della Lancia Aprila (1936) esposta alla Mostra della

Honda esaudisce
tutti i vostri
desideri da 125 cc
a 1000 cc.

Honda 125. Una moto vera che si guida a 16 anni. Motore 4 tempi, monocilindrico, a 14 HP, 10.000 giri, 5 marce con quinta overdrive, freno a disco, sospensioni idrauliche, ruote alle con pneumatici rinforzati per una guida stabile e sportiva. Contachilometri, contagiri, frecce direzionali. Il prezzo eccezionale.



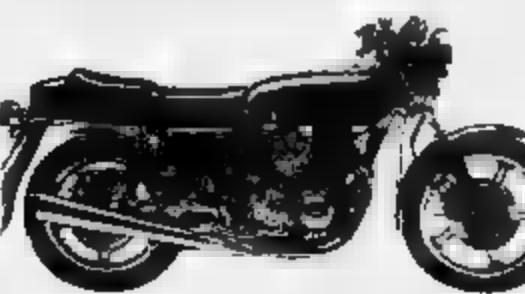
Honda Hawk. È la novità 1978 per le medie cilindrate. Motore bicilindrico 4 tempi, monocilindrico, in testa, 27 HP, 9.000 giri, 5 marce, alberi controrotanti per eliminare le vibrazioni. Freno a disco, sospensioni a modulazione di flessibilità. Ruote «Comstar» composte in lega e acciaio per maggiore sicurezza. Contachilometri, contagiri, frecce direzionali.



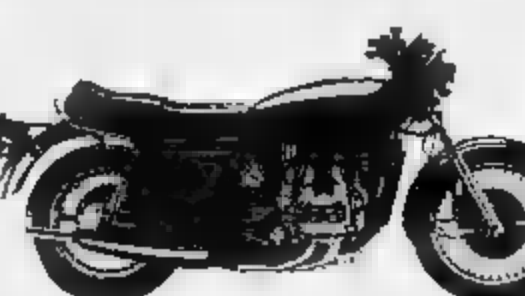
Honda 400 Hawk. Potente, stabile, styling eccezionale. Motore bicilindrico 4 tempi, 3 valvole, monocilindrico, 10.000 giri, 40 HP, 5 marce. Freno a disco, alberi controrotanti antirivibrazione, nuove sospensioni a modulazione di flessibilità. Accessori a livello di ottimo livello, a un prezzo eccezionale. È una novità 1978.



Honda CX 500. Incredibilmente, assolutamente, inaspettatamente nuovo nello meccanico, nelle prestazioni, nel design. Motore bicilindrico a V 20 gradi. Raffreddamento ad acqua, trasmissione a cardano, doppio freno a disco, nuove sospensioni a modulazione di flessibilità. È straordinaria moto da gran turismo, uno straordinario moto sportivo.



Honda F2. È la classica, famosissima, ineguagliabile 4 cilindri 750, nella nuova — sportiva, potenziata a 67 HP, 3 freni a disco, nuove sospensioni a modulazione di flessibilità che garantiscono stabilità eccezionale anche a 200 km/h, — comfort alle basse velocità. Strumentazione e finiture eccezionali.



Honda 1000 Gold Wing. È la più grande fra le grandi. Motore a 4 cilindri controrotanti «boxer», raffreddato ad acqua. 3 freni a disco di grande diametro. Trasmissione a cardano, 84 HP di potenza. Sospensioni a modulazione di flessibilità, — una stabilità — un confort senza paragoni. Accessori, strumentazione, finiture: in ogni dettaglio, la Honda 1000 offre il massimo.

HONDA
Sulle «pagine gialle», troverete gli indirizzi dei Concessionari Honda e dei punti assistenza autorizzati. Rateizzazioni a 24 mesi a condizioni vantaggiose.

al 57° Salone
Internazionale
dell'Automobile

c'è anche il Sanpaolo

all'interno del Salone è a disposizione dei clienti
e degli espositori un nostro sportello per un comodo
e veloce servizio bancario.

ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO

SOCIETÀ APPLICAZIONI

eadao

COMPRESSA

Via Bardonecchia 101, tel. 011/798142-713381 - 10141 Torino

Concessionaria regionale

WILCO WESTINGHOUSE

Apparecchi a ricambi per freni ad aria
compressa per veicoli stradali - Apparecchiature
pneumatiche industriali - Scambiatori di calore.

GALFER

Guarnizioni d'attrito per freni - Ceppi per
autoveicoli - Piastrine per freni a disco.

INGERSOL - RAND

Compressori d'aria e gas - Utensileria
pneumatica

LA STAMPA

SALONE DELL'AUTO



Una panoramica del settore riservato alle macchine da competizione: l'Autobianchi A 112 Abarth «preparazione corsa» con speciale kit di componenti

L'auto sportiva fascino della tecnica

Un'agenzia specializzata ha calcolato che nel 1977 i Grandi Premi Formula 1 hanno avuto ciascuno in media un pubblico di 187 milioni di persone, considerando spettatori, telespettatori e lettori di riviste e quotidiani. Altre cifre, sempre per lo scorso anno: 1.435.000 persone hanno seguito dal vivo i «Grandi Premi», quasi 10 mila le gare, 1.435.000 le vetture Sport e Prototipo. Non ci sono dati sui rally, ma è facile immaginare la presenza lungo le strade di altri milioni di tifosi.

Un interesse vivacissimo, quindi, per le corse e per il circolo che intorno ad esse ruota, un interesse che si spinge con il passare degli anni, ma che, anzi, si accresce grazie ai nuovi modelli sistemi di telecomunicazione. Lo sport del volante è sempre popolare e ciò spiega perché nel salotto automobilistico, che dovrebbero in teoria essere limitati alla produzione di serie, si affaccino i modelli da competizione. Sono un motivo di curiosità, uno stimolo in più per i visitatori.

Il Salone di Torino ha colto gli umori del pubblico, soprattutto quella giovane, allungando in fondo al padiglione dei carrozzieri, nella zona prospiciente il Valentino, un piccolo ma nutrito gruppo di vetture da corsa. La sistemazione è semplice: un semi-

cerchio sovrapposto che im-

mulu una pista capita una ven-

tina di modelli, allegramente

macchinisti insieme come

sarrebbero mai nella realtà,

apparivano a diversi settori

dello sport del volante.

Si va dalle monoposto di

Formula 1 (la Ferrari 312/T2

con cui Carlos Reutemann ha

trionfato quest'anno nel Gran

Premio del mondo), la McLa-

ren-Ford di James Hunt, la

Brabham di Niki Lauda, la

Romero che è affidata a Niki

Lauda e John Watson, la gialla

Renault, la turbocompresso-

re che sta facendo impazzire

i francesi alle vetture

del rally (la Lancia Stratos

con i colori della Pirelli, la

Fiat 131 Abarth che nella

scorsa stagione ha

campionato mondiale marche,

la splendida Porsche 911 SC

messi a punto il terribile

Safari, la grossa Mercedes-

Benz 280 E che ha trionfato

con lo scacciacow con nel-

l'incredibile raid da Londra a

Sydney), delle macchine per

il golf (le «promozionali»

Alfasud ed Autobianchi A-

barth HP 70) alle due e tre

litri sport-Prototipo (leco, il

Bmw 320, l'Alfa Romeo P 33,

la Opel PA 6), le

Alfasud CTV, la Renault 5

Alpine, la Volvo, la Matri-

ce, altre auto impiegate nelle

sono sparse per il Salo-

ne, negli stand di alcune Case

che hanno voluto sottolineare

il loro collegamento con lo

sport (la Fiat ripropone Sio-

nos e 131, la Peugeot espone

orgogliosamente il 504 coupé

con cui Jean-Pierre Nicolas si

è imposto nel Safari, ridando

alla marca francese il titolo di

«regina d'Africa»).

C'è, ovviamente, un

importante se molti costruttori

partecipano alle corse diretti-

mente o indirettamente: in-

teriscono porre in evidenza an-

che in un salone tale scelta.

E' un motivo commerciale,

pubblicitario, che si lega al

nuovo volto dello sport del vo-

lante. Salvo qualche eccezio-

ne, si corre oggi non tanto

per la tecnica, che è piuttosto

linea o sovraccarico che trova li-

mitate estensioni nella produ-

zione di serie (le auto nascono

nei centri di progettazione

delle Case, magari con l'aiuto

di miliardi di lire. Con

questo complesso la Fiat ha

portato la sua innovazione te-

cnologica nel cuore del Me-

diocloro «proprio per lo la-

cia — come ha detto recente-

mente Giovanni Agnelli —

nella capacità di continua evo-

luzione delle qualità profes-

sionali. Suda.

La gamma dei veicoli le-

geri Fiat Daily e OM Grinta

presenti al Salone è rappre-

sentata da un Combi (la

«doppia funzione di lavoro e

turismo) Fiat Daily 30,8 ul-

terito da «Camper» (Fiam-

ma) con kit di compaggio-

da Combi OM Grinta 30,8

da 3200; da un mini-

bus Fiat Daily 30,8 con passo

2800; da un minibus

Grinta sempre con 2800;

da un furgone Fiat Daily 35,8

con passo 3200; da un cam-

per dal designer Franco Qu-

righti e da un rigido fur-

guncino OM Grinta affiatu-

cup per dall'Arca di Ponizia.

Interessante la soluzione

della ditta Fiamma sul Com-

bi Fiat Daily. Si ottiene con

poco spesa, senza neppure una

ville da fissare alla carrozza-

ria, montando e smontando gli

arredaccessori scomponibili.

Con semplici operazioni si

passa, quindi, da camper a

servizio di lavoro o vicever-

sa, senza che valgano meno

le prerogative costruttive e le

caratteristiche funzionali del

veicolo.

F. V.

Se pensate che tutte le auto siano equipaggiate allo stesso modo, Horizon vi farà cambiare idea.

La Chrysler Simca Horizon si stacca dalle vetture della sua categoria per la completezza dell'equipaggiamento; la sua sicurezza, il suo comfort superiore, la totale affidabilità e l'ampio spazio all'interno.

Completezza dell'equipaggiamento.

Sul modello GLS, oltre ai normali accessori sono di serie anche: orologio elettronico digitale (1), appoggiatesta regolabili (2), retrovisore esterno regolabile dall'interno (3), predisposizione autoradio con antenna ed altoparlanti (4), luce posteriore antinebbia (5).

Sicurezza.

La Horizon raggiunge il più alto grado di sicurezza, perché è dotata di abitacolo indeformabile, compartimenti anteriore e posteriore a deformazione progressiva, grande visibilità, posto di guida,

anteriore, speciali barre di torsione e barre antirollio.

I freni sono stati studiati per rispondere ad ogni situazione nel modo migliore: circuito sdoppiato, freni a disco anteriori e servofreno.

Oltre al normale indicatore del livello dell'olio dei freni vi è anche una spia luminosa che segnala l'usura delle pastiglie.

Comfort superiore.

La Horizon è un'auto veramente comoda: sedili anatomici, schienali reclinabili fino alla posizione orizzontale (6), climatizzazione ad aria calda e aerazione con ventola a tre velocità, moquette su tutto il pianale, ottima insonorizzazione dell'abitacolo.

Affidabilità totale.

La Horizon dispone di accensione

transistorizzata per partenze immediate e ogni condizione atmosferica (7). Inoltre inseriti nella plancia sono ben venti dispositivi, tra strumenti e spie luminose, che consentono il totale controllo della vettura (8).

Ampio spazio.

Linea a due volumi, 5 porte, 5 posti, tanto spazio all'interno.

Se aprite il portellone e ribaltate lo schienale posteriore, lo spazio del bagagliaio viene praticamente triplicato (9).

Horizon tutti i modelli gamma Chrysler Simca è coperta dalla «Garanzia Totale» mesi.

È disponibile nei modelli LS: L. 3.095.000; GL: L. 4.250.000; GLS: L. 4.590.000 (IVA e trasporto compresi, naturalmente) salvo variazioni della Casa.



1100cc.-1300cc.
Il modello presentato è la Horizon GLS.

CHRYSLER SIMCA HORIZON



“Daily,” e “Grinta,” sono maneggevoli come le automobili



Il pulmino tipo 30.8 del nuovo veicolo «Grinta»

Quest'anno il Salone dell'Automobile ospita anche il «veicolo industriale». E si tratta di un nuovissimo veicolo italiano, rivoluzionario nel settore e nella fascia in cui opera. Si tratta della gamma «Fiat Daily» e «OM Grinta» che ha introdotto dei veri camion con peso totale a terra variabile tra le 5 e le 4 tonnellate, con un confort tutto da automobile.

Non soltanto per questo la gamma «industriale» è però entrata nel lucido salotto del Palazzo del Valentino. Infatti i Fiat Daily e gli OM Grinta vengono utilizzati anche in versioni che, per loro natura, costituiscono un mezzo per il trasporto, attrezzati di tutto, anche di persone: il Combi, e per usi alternativi, come il Camper o che, infine, come il Minibus, richiedono una robustezza adeguata alla capienza, senza dover per questo rinunciare al confort e alla

mezza.

Tutti questi veicoli sono dotati di un motore Diesel a 4 cilindri con 72 Cv Din di potenza, costruito dalla Sefi, la società nota in cooperazione Fiat, Alfa Romeo e Renault e di cui la Fiat detiene il 51 per cento delle azioni. Lo stabilimento è a Foggia ed è il più moderno del mondo nel campo dei Diesel veloci. La sua realizzazione ha richiesto un investimento

di miliardi di lire. Con questo complesso la Fiat ha portato la sua innovazione tecnologica nel cuore del Mezzogiorno «proprio per lo la-

cia — come ha detto recente-

mente Giovanni Agnelli —

nella capacità di continua evo-

luzione delle qualità profes-

sionali. Suda.

La gamma dei veicoli le-

geri Fiat Daily e OM Grinta

presenti al Salone è rappre-

sentata da un Combi (la

«doppia funzione di lavoro e

turismo) Fiat Daily 30,8 ul-

terito da «Camper» (Fiam-

ma) con kit di compaggio-

da Combi OM Grinta 30,8

da 3200; da un mini-

bus Fiat Daily 30,8 con passo

2800; da un minibus

Grinta sempre con 2800;

da un furgone Fiat Daily 35,8

con passo 3200; da un cam-

per dal designer Franco Qu-

righti e da un rigido fur-

guncino OM Grinta affiatu-

cup per dall'Arca di Ponizia.

Interessante la soluzione

della ditta Fiamma sul Com-

bi Fiat Daily. Si ottiene con

poco spesa, senza neppure una

ville da fissare alla carrozza-

ria, montando e smontando gli

arredaccessori scomponibili.

Con semplici operazioni si

passa, quindi, da camper a

servizio di lavoro o vicever-

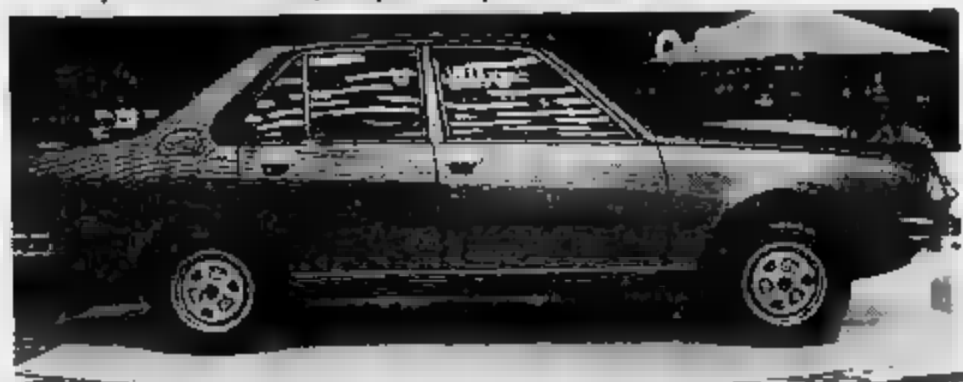
sa, senza che valgano meno

le prerogative costruttive e le

caratteristiche funzionali del

veicolo.

F. V.



La presenza sul mercato italiano delle auto importate dall'estero

In Italia operano oltre 30 mila aziende che si occupano di costituire una importante fetta del mercato automobilistico. ■ ■ ■ ■ ■ Gli ultimi dati noti, le aziende del settore ■ ■ ■ ■ ■ 7171 con 45 mila dipendenti, gli investimenti in stabilimenti, impianti e attrezzature sfiorano i 500 miliardi di lire. Una «forza» notevole, che con la sua rete di assistenza ha offerto anche un contributo significativo allo sviluppo della natura industriale non dimentichiamo che 70% dei visitatori provenienti da altri Paesi giunge nel nostro in automobile.

Lo sviluppo delle Case straniere sul mercato italiano, sviluppato da natura, ha subito subito spinto a quelle nazionali, suscita interroganti e, bisogna dirlo, qualche timore nei nostri costruttori. Se nel 1963 le marche estere assorbivano una quota di mercato del 20,67 per cento e nel 1971, dopo cinque crisi energetiche, del 26,77 per cento ■ ■ ■ ■ ■ 1977 siamo saliti al 36%. ■ ■ ■ ■ ■ una percentuale piuttosto elevata ed anomala rispetto agli altri Paesi ■ ■ ■ ■ ■ la cui (Gr. Germania e Giappone) hanno una penetrazione del 20-21%. E in Italia, dopo il Gruppo Fiat (Fiat, Lancia, Autobianchi,

Alfa Romeo e **Ferrari** che occupa il 35% del mercato, il secondo è **Renault** che si stacca, si tratta della Renault che con il suo 8% - sempre nel 77, supera di un punto l'Alfa Romeo.

Le Renault è, logicamente, in vetta alle Case estere operanti in Italia. L'anno scorso hanno venduto in Italia per il totale le 72.000 della Ford (6% del mercato nazionale), le 65 mila della Citroën, le 48.000 della Chrysler France e le 39 mila della Opel. Nell'ambito delle "straniere" la Renault ha una penetrazione in Francia, la più alta, pari al 24,5%, la Citroën, 14,5% circa. I due modelli più piazzati alla clientela italiana sono stati la nuova Ford Fiesta («le forte») e Ford, e la Civic che conta» - la R3 con 50 e 45 mila vetture immatricolate.

Come sono le marche straniere in Francia? «Non raggiungono in Italia simili risultati? Le taglie sono molteplici e si

mano fra loro in un quadro in cui le linee cambiano a seconda che rispondono i nostri costruttori o quelli esteri. Ciascuno pone l'accento su una o più motivi particolari, volendo, per così dire, gli altri aspetti del problema.

Vediamo le ragioni delle nostre posizioni: «L'esistente — hanno saputo cogliere le occasioni di espansione fornite dalla mancata produzione italiana, provocata da anni di conflittualità nel mondo del lavoro. Da noi un operario lavora in media 1.800 ore l'anno, in Giappone 2.200-2.500. E non c'è alcun altro Paese in cui sia così scarsa la mobilità del manodopera. Le nostre aziende hanno approfittato delle minori possibilità concorrenziali dell'industria giapponese».

«Il altro argomento è il rifacimento ai cosiddetti «cell» di noi italiani», cioè ai lanci di novità seguiti da ■■■■ che sono co-

niani a tutte le Case automobilistiche. In poche parole: dieci anni fa la Fiat aveva rinnovato la gamma con le sue 127-128. Poi è arrivata la pausa provocata dalla crisi petrolifera. Ebbene, proprio in questo delicato momento, molti costruttori esteri erano pronti per presentare nuovi, moderni modelli, con cui hanno riempito certi vuoti sul mercato italiano.

I costruttori esteri presenti in Italia sostengono altri fattori. In particolare, quelli della Renault affermano: «Il 1973 e

Il '74 sono stati gli anni del nostro ciccolò. Ma la Renault ne sempre cresciuto nell'autorevolezza. A Parigi c'era la convinzione che le "quattro ruote" non avrebbero mai potuto sparire di scena o finire in secocolo pieno. E noi, in Italia, abbiamo avuto piena fiducia nel mercato nazionale. L'elargimento della garanzia e la filosofia che è alla base dei nostri modelli — praticità, funzionalità, semplicità — ci è stata di aiuto nel momento della crisi. Dalle 40.000 vetture vendute

nel '72) sono passati alle 66 mila del '73 e alle 81.000 del '74. Oggi la Renault Italia, che ha risolto anche il problema dell'usato, ha una rete di 375 concessionari e di mille punti di vendita.

Le prospettive per il 1978 sono ora di un contenimento e, forse, di una lieve perdita delle autovetture sul mercato italiano. Le prospettive del settore sono in fondo quelle del resto dell'economia, di stanchezza, e a ciò si aggiunge la contrattazione che la nostra industria sta sviluppando. Può darsi che sia concesso un qualche accoglimento di modelli, ma le prospettive rimangono incerte, perché il rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici, ex post, ha creato una ancora conflittualità, creata da nuovi problemi alle nostre Case.

Michèle Fenu

Michèle Fenu

Componenti, accessori un'industria fiorentine

■ ormai ■ l'acca-
■ considero ■ ogget-
■ voluttuario e di abbellimen-
■ Le tecniche costruttive tendono
■ sempre di più all'essenziale,
■ nel rispetto ■ determina-
■ dei canoni che ■ integrano
■ con ■ sicurezza dell'auto. In-
■ somma l'accessorio è oggi
■ diventato un elemento ■ fun-
■ zionali specifiche precise, sovente
■ fornito da ■ stesse Case au-
■ tomobilistiche ■ primo a-
■ guaggiamento, sia pure sotto
■ forma di optional.

nese viene collocato sul sedile posteriore: un'autentica culla alla quale il piccolo viene assicurato da una cintura di sicurezza solida con la correa dell'auto. La cintura passa attraverso una sorta di «scuspino» anatomico ■■ si appoggia sulle gambe ed al ■■ tre del bimbo impedendone la traslazione del corpo in caso ■■ urto o frenata brusca. Quando il scogliolo non sorvive ■■ ad ospitare il suo giovane passeggero, ormai cresciuto.

Per una buona viabilità durante l'imperverarsi degli agenti atmosferici ■ Carello ha messo a punto e commercializzato un ■ cristallizzatore da applicare al lunotto posteriore, attualmente disponibile per le vetture Fiat Ritmo, 131 familiare, 128 3 P., per la Lancia HPE e le Autobianchi A 112. Anche questo dispositivo riveste importanti funzioni

Al Salone il settore è ampiamente rappresentato dall'industria nazionale ed estera, ma « molti non sono molti, a paragonare che quello che c'era da un anno è già stato inventato e che, per la maggioranza del coal, si tratta di migliorie ed affinamenti sui tipi già esistenti. » riprova di quel-

Sempre della Sabot, c'è un interessante tettuccio apribile universalmente, cioè adattabile a qualsiasi tipo di vettura. Il Sunliner, così viene denominato, ha struttura metallica munita di similpelle di vari colori e recchia l'enorme van-

Per la mancia nella nebbia la casa francese Durelloier propone l'fondinebbia "1 = 2": la formuletta sta a indicare che, con la semplice rotazione della

to che abbia detto ai nuovi
proprietari di stare dritti dritti
all'eccessivista minore, quella
che offende i consuma-
tori prodotti completamente
pericolosi: ostesi, cioè: inven-
zioni, appoggi propagandati per
migliorare il rendimento di
questo è quell'organo del
...

Esiste comunque un riviste
to tempo di accorciarsi la
funzionalità è incangibile. La
Sahel, ad esempio, specializ-
zato nella fabbricazione di cin-
ture: «sicurezza su licenza della
la inglese Brixia, propone al
pubblico un'idea di sicurezza
cintura per la traspirazione dei
bambini. Come tutti sanno, in
fatti, con la prossima introdu-
zione del nuovo Codice della
Strada non sarà più permesso
trasportare bimbi di età inferio-
re ai tre anni «sulla auto-
...

Il segnalibro della Ditta tor-

raggio di poter venire applicato con estrema facilità: un brivo carrozzone lo può infatti mantenere nel giro di incalcolabile ore senza particolari interventi sulle carrozzelle. Due i vantaggi: assoluta impermeabilità, sicurezza contro le imprevisioni, facile passaggio in gommata di stoviglie e esterni della linea si è arricchito di nuovi modelli che denotano l'intervento della mano di un designer. Quelli destinati alla Fiat Ritmo si sono perfezionati mentre una spola della linea è stata dedicata a una vettura che per il Baby Torneo e la Black Mirror. Incommensurabile nel giro più (e minimal) (il primo è dotato di specchio "interruttore" antibaglianotturno per la guida notturna. Da essere ancora un accendibaglio di sicurezza, il tappeto di "Aluminum" è stato

l'auto. «Maximus» è concepito per essere un mezzo di trasporto illimitato di persone, di cui il tira di loro: l'amplificatore verso e proprio, che viene montato in una parte nascosta dell'automobile, può esempio nel motore, per esempio, è un sistema di controllo capace di quello si trova un interruttore a pulsante che permette di lasciare a «escludere» l'azione dell'amplificatore, sistemando il motore in un interruttore. Il «Cyalume» è una conduttura di plastica, a meglio una linea trasparente flessibile da tenere in mano e in buce, utilizzando il sistema di controllo a luce d'emergenza. Piegandolo con la dita si provoca la rottura di un contenitore in ceramica liquida ermetico a contatto, creando una luce fluorescente, che si estende a dura per alcuni decimetri. In caso di guasto del motore, il «Cyalume» può essere integrato nel vano dello stesso senza pericolo di incendio, come succede nel caso di benzina.

L'automobile proviene da pneumatico a doppia camera. La dopplizzatrice, estensibile a 100 km/h, garantisce al guidatore la massima aderenza al suolo e consente al pneumatico di tornare immediatamente nella giusta direzione.

la cintura d'acciaio stabilizza i cuscinetti e assorbono tutte le deformazioni pneumatiche sotto sforzo, Kleber V12 - anche in

cuscinetti di rinvio a spirale

doppia cintura d'acciaio stabilizzata



kléB
Per andare
sul

**Per
essere
sicuro.**

Ex vescovo di Casale morto nell'Astigiano

suc-
 del
 non-
 roco
 e nel
 esco-
 res-
 sua-
 dal-
 stato
 biera

ti in
 si in
 pre-
 presso
 anni
 uali.
 riful-
 e di
 Qu-
 pub-
 a nu-
 porai
 o la
 u 國
 co-
 ale,
 uogo
 nella
 n. V. }

l,
to

neri
 e pu-
 neri
 rari
 ello e
 buca
 stato
 e ca-
 stato
 all'o-
 al
 io di
 non
 re il
 ro, il
 o.
 O
 ra
 neme
 stata
 zione
 rrente
 ti per
 ottori,
 a Ti-

libro è
prole-
colori.
della
della
(g. L.) .

1000

1



Via Garibaldi, 17 Tel. (0143) 76 736

LE NOTIZIE SPORTIVE

Grande soddisfazione tra i tifosi dell'Alessandria per la vittoria ottenuta sui nerostellati

Lo scambietto dei «cugini» al Casale

I grigi hanno vinto grazie al miglior assetto tattico - Record stagionale d'incasso

IL NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE
Legittima soddisfazione per la vittoria ottenuta dall'Alessandria nel derby provinciale con lo Juniores. La formazione di Mattè, andando oltre le previsioni della vigilia, ha ottenuto due punti molto preziosi per proseguire l'obiettivo della C1.
Il responsabile dei grigi ha saputo adattare mirabilmente le sue tattiche soprattutto riguardo a Legnani e Della Monica, quest'ultimo la vera fonte del gioco casalese. Dapprima Bellacchio ha preso in consegna Della Monica ma dopo una trentina di minuti, Mattè, accortosi delle difficoltà, ha optato per un diretto attacco del mediano verso Legnani, insediando Contrito sull'ex juventino. In tal modo la squadra ha raggiunto un perfetto assetto tattico.
Contristando i nerostellati a ricercare il gol, Colombo e compagni hanno avuto l'opportunità di agire in contropiede ed in due circostanze

nella parte finale dell'incontro, sono giunti ad un soffio dal raddoppio.
Romano Mattè, a mente lucida, ha così commentato la vittoria: «Abbiamo giocato in stretta unità tattica, la difesa alla Juniores è stata sensazionale di condurre le azioni. In realtà abbiamo atteso gli avversari, soffrendo inizialmente il loro grande dinamismo a centrocampo per poi sorprendere con manovre agili e repentine».
Vagheggi, in virtù del belissimo centro realizzato domenica, sale a quota otto nella classifica marcatori riconducendo l'Alessandria verso una migliore posizione a sette turni dal termine.

Roberto Gelato



Vagheggi, autore della rete alessandrina, affrontato da Anzolin in un'azione di gioco sotto la porta nerostellata

I nerostellati perdono ■ Moccagatta ■ ultime speranze ■ promozione in serie B

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
CASALE M. — Un'inghiatata nerostellata si è fatta scannare nella gara dell'oroscopo. Subendo una sconfitta dopo averne ottenuta una, lo Juniores ha appeso il collo alla C1.
«Moccagatta» le ultime speranze di poter raggiungere l'obiettivo.

La compagine friulana ha ora un vantaggio di sei punti sul Casale, vantaggio insuperabile nelle restanti tre partite, anche se quella di domenica prossima pone di fronte ai «Neri» l'ultima spiaggia, l'approdo in serie B. Hanno

perduto i nerostellati sono accesi al «Moccagatta» così che il terzino alessandrinista costituito per l'ultima spiaggia, l'approdo in serie B, hanno perduto il nerostellato per l'occasione la prima, la volontà e anche il gioco che nella ultima domenica pareva averlo perso.

Ma tutto ciò non è stato sufficiente per imporsi sui tradizionali rivali. Infatti, dopo un

S'inaugurano gli impianti di Mombarone

ACQUA — S'inaugurano oggi alle 15, con un lancio di paracadute di Alessandria, il complesso polivalente di Mombarone, il cui costo è di un miliardo e 200 milioni di lire. «Si apre per Acqui un discorso nuovo — ha dichiarato l'assessore comunale allo Sport, Carlo Camperio —. Scudo, società sportiva, giovani (ad Acqui vi sono circa 4700 studenti) potranno utilizzare i nuovi impianti. Saranno favoriti tutte le iniziative associazionistiche e di massa che si svolgono in questo territorio. Il complesso copre un'area di 55 mila metri quadrati: una pista di atletica leggera di 400 metri con 5 corsie, pedana, una palizzata per 600 persone e un campetto di pallacanestro per 150 atleti. L'insediamento nel programma include di gare, anche internazionali, con la presenza di un centro di allenamento sportivo. Saranno presenti all'inaugurazione autorità regionali, provinciali e locali. Nel pomeriggio, un meeting di atletica leggera e un'installazione di ginnastica artistica, danno in via all'attività del centro. Per il 25-26 aprile e il primo maggio è prevista una gara internazionale di atletica. G. P.

Tre punti ■ due ■ per le squadre della provincia alessandrina

Ragazzi del Derthona finalmente in forma

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

TORTONA — Con la vittoria di domenica contro gli azzurri del Casale i bianconeri hanno aggiunto una speranza in più al traguardo tanto sospirato della promozione. «Siamo partiti per un 70%», ha dichiarato con molta soddisfazione il presidente Carlo Borzai al termine della partita.
Visto come sono andate le cose, non si può che condividere la sua affermazione. Il Derthona, pur vittima di un leggero calo di rendimento (3-0), colava perfino i nerostellati. Non l'ha fatto, l'allenatore quando hanno di fronte un avversario che non li preoccupa eccessivamente, scendendo in campo decisamente più di quanto di solito. Il quinto minuto di gioco, sono riusciti ad andare a rete con una belletta incassata del recuperato Allegrezza per cui la confusione, i passaggi superflui sono stati.

Anche Russo, il bomber, ha addossato il peso di un tiro che è riuscito a sfiorare un muro all'ultimo momento. Ma, se è vero, è stato riscattato con una rete in azione, dove si è visto il pallone di testa con grande lucido.

Gravi sono stati, ancora una volta, i giovani Carisgessa, non ripido di libero, Sotgiu in quello di mezzala di spinta e di vero e proprio marziano ed infine, pure Altissimi che sostituisce Martini squallido.

Al centro campo, si è visto che con i suoi compagni a fondo, ha vivacizzato la partita ed è stato il suggerimento di molti spunti italiani a non realizzati possibilmente solo per scarsa concentrazione delle punte.

Enrico Regazzi

Novese: prosegue l'assalto alla C2

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

NOVI LIGURE — La Novese è tornata all'impulso della difficile trasferta di Imperia. Il risultato a chiudere in partita l'impegnativo è tenuto in mano. Praticamente per un 70%, ha proseguito così la lunga serie positiva con il quindicesimo risultato utile consecutivo (9 vittorie e 5 pareggi).
I bianconeri occupano adesso, così, la quinta posizione nella graduatoria del girone. Il prossimo punto ottenuto ed impresa summa la loro possibilità per il passaggio alla nuova serie C2. Considerando pure il fatto che le più deboli avversarie, il Savio Levante e l'Arona, sono state entrambe battute a lungo e a lungo, la Novese ha una buona possibilità di raggiungere l'obiettivo delle competizioni. Il commissario Dino Rosso nelle quattro partite che restano da disputare prima del termine del campionato, due interne con il Casale e Albenga e due fuori casa, a Casale e a Sanremo. La Novese ad Imperia ha disputato una partita malata.

L'indole di Danova, vivace, tecnico e concentrato, ha offerto una lezione di bel gioco, se avesse ottenuto l'intera partita in più non avrebbe avuto nulla. I padroni di casa sono passati per primi in vantaggio in apertura (1-0) grazie a un calcio di punizione, i bianconeri non si sono smontati e hanno subito risposto.

Dopo aver sfiorato la segretaria con Rosignoli, che di testa ha mandato la palla e l'ha vista travolta, la Novese ha continuato a fare il bel gioco, se avesse ottenuto l'intera partita in più non avrebbe avuto nulla. I padroni di casa sono passati per primi in vantaggio in apertura (1-0) grazie a un calcio di punizione, i bianconeri non si sono smontati e hanno subito risposto.

Al centro campo, si è visto che con i suoi compagni a fondo, ha vivacizzato la partita ed è stato il suggerimento di molti spunti italiani a non realizzati possibilmente solo per scarsa concentrazione delle punte.

Gustavo Collareta

Sempre più accanita la lotta per la Promozione

L'Asca, il Chieri e la Valenzana sono in testa con il Quattordio

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

L'Asca, Valenzana, Chieri e la Valenzana hanno concluso, positivamente, la loro lunga ininterrotta agguerrita al vertice. Il Quattordio, clamorosamente sconfitto dal Montebelluna. Il Quattordio è stato dunque installato al comando del girone C. I bianconeri hanno una buona possibilità di raggiungere l'obiettivo delle competizioni. Il commissario Dino Rosso nelle quattro partite che restano da disputare prima del termine del campionato, due interne con il Casale e Albenga e due fuori casa, a Casale e a Sanremo. La Novese ad Imperia ha disputato una partita malata.

L'indole di Danova, vivace, tecnico e concentrato, ha offerto una lezione di bel gioco, se avesse ottenuto l'intera partita in più non avrebbe avuto nulla. I padroni di casa sono passati per primi in vantaggio in apertura (1-0) grazie a un calcio di punizione, i bianconeri non si sono smontati e hanno subito risposto.

Al centro campo, si è visto che con i suoi compagni a fondo, ha vivacizzato la partita ed è stato il suggerimento di molti spunti italiani a non realizzati possibilmente solo per scarsa concentrazione delle punte.

Gustavo Collareta

Libra peregria e oggi «recupera»

SERRAVALLE SCRIVA — Nel girone A della Prima Categoria il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando. Il Libero ha preso il comando.

Promozione: gli incontri ■ oggi

Per gli acquisti e il Torretta la vittoria sempre d'obbligo

TORRETTA — Il campionato di promozione non si concede riposo, oggi si torna in campo. E chi ne fa le spese è il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo. Il Torretta, che deve sfidare la vittoria sempre d'obbligo.

CONFEZIONI
- SAVONA - TEL. 21.869

E' MUNITO DI GARANZIA

Redazione: Corso della Vittoria 2, tel. 33.341-29.381, Novara

CRONACHE DEL NOVARESE

Uffici: Arona 0323-2540; Borgomanero 0323-44304; Borgosesia 0165-21662; Domodossola 0324-43702; Omegna 0323-89112; Verbania 0323-43431

Manifestazioni in tutto il Novarese Un nuovo impegno per il 25 aprile

NOVARA — La Resistenza novarese, i partiti politici e le forze sindacali celebrano con una manifestazione l'anniversario della Liberazione con un nuovo impegno: la difesa dello Stato democratico e le sue libere istituzioni dalla violenza e dal ricatto del terrorismo.

A 32 anni di distanza dal 25 aprile 1945, l'appuntamento odierno sarà una nuova risposta a una lotta di sordidezza il tessuto connettivo del Paese per creare un clima di tensione.

A NOVARA la manifestazione si inizierà alle 9 al teatro Faragiana, con un film per gli studenti. Sarà proiettato il film «Queste sono le nostre vite».

Alle 10, in Duomo, sarà officiata una messa a ricordo dei caduti e alle 10.30, da piazza Cavour, si muoverà il corteo che dopo aver sventolato emblemi floreali ai cippi che ricompongono i «martiri» novaresi, si porterà al Broletto per la commemorazione ufficiale. Parleranno il sindaco Leonardo, l'ex comandante partigiano Enrico Massara, Antonio Fontana e l'onorevole Gastone.

A VERBANIA la manifestazione sarà più in sintonia con i convegni riservati agli studenti e la discussione di domenica sera. Per oggi il programma prevede alle 9.30 una messa nella basilica di S. Vittore; un corteo ai monumenti ed ai cippi che ricompongono i «martiri» novaresi, il corteo di Crivellato si esibirà in canti popolari partigiani, nel pomeriggio la parata dei notabili locali della Liberazione.

Analoghe manifestazioni sono previste

a Gussano, Bolzano Novarese, Arona, Nono, Cesara, San Maurizio d'Opaglio.

Ad ARONA è previsto per le ore 10 il raduno di ex partigiani e popolazione per rendere un omaggio ai cippi partigiani ed al monumento ai Caduti.

A DOMODOSSOLA il 25 aprile sarà ricordato con una semplice cerimonia nella piazza del municipio in quanto l'epoca partigiana assume il carattere ufficiale nell'anniversario del quaranta giorni della «Repubblica Libera».

Ieri si è svolto un significativo incontro con 50 persone dei circoli culturali lombardi che hanno visitato i luoghi dove si è svolta la resistenza novarese acquisendo tutta la documentazione che costituisce il patrimonio di lotta per un anno intero.

A BORGOMANERO il programma prevede alle 9.30 il ricevimento in municipio e alle 10 la deposizione di una corona di alloro al monumento partigiano di Arona. Alle 10.30 sarà celebrata una messa alla Torre Campanaria, simbolo della resistenza valsesiana. Parlerà il professor Antonino Villa, ex presidente della amministrazione provinciale di Vercelli.

A VIGEVANO si terrà un corteo, prenderà le mosse, alle 18, dal cortile del municipio, percorrerà il centro cittadino depositando corone di alloro alle lapidi dei caduti, e confluirà in piazza Ducale dove, alle 11, parlerà Bruno Gombi.

A BORGOMANERO gli uomini della Resistenza si sono dati convegno domenica per l'inaugurazione del monumento dello scultore pavese Alberto Ghislanzani, nel parco di viale Ducale, che verrà pure intitolato alla lotta resistenziale.

La pagina più tragica della Resistenza a Borgomanero è rappresentata dal supplizio della medaglia d'oro Ernesto Mossa e Enzo Giblin, il 3 febbraio 1945. I partigiani caduti furono ventuno, e tre i civili rimasti uccisi nelle numerose sparatorie.

Analogue manifestazioni sono previste

dal nostro corrispondente

BORGOMANERO. In un volantino distribuito domenica 22, in concomitanza con la cerimonia per l'inaugurazione del monumento alla Resistenza, un gruppo di antifascisti chiede le dimissioni dell'ingegner Andrea Zanetta, presidente della Fondazione Marazza. Il presidente Zanetta è accusato di aver ospitato una riunione di marcia fascista nella casa che fu dell'antifascista Achille Marazza, l'uomo che trattò la resa del paese.

«A pochi giorni dalle celebrazioni della Resistenza — si legge sul volantino — si è svolto a villa Marazza un altro convegno neofascista. Gli lo scorso anno, il 7 maggio 1977, vi era stato un analogo raduno: allora, le organizzazioni democratiche si erano presentate all'evento, impedendo il ripetersi di simili episodi. Questo impegno non è stato mantenuto».

Il gruppo di antifascisti che ha diffuso il comunicato di denuncia, chiede quindi a Zanetta, responsabile della concessione della sala dove ha avuto luogo il convegno, se non ritiene di riprendere in esame con urgenza quella proposta di dimissioni dalla presidenza della Fondazione.

Morente bambino travolto

NOVARA — Un bambino di nove anni, Roberto Molta, abitante in via Mengoli 2, è rimasto vittima di un incidente stradale nel quale è stato investito dal numero 137. Roberto Molta si era recato in tabaccheria ed usciva in strada avendo informato la sua bicicletta per rifarsi a casa. Per cause ancora da accertare il bambino è stato investito in pieno da una «138» che stava dirigen-

A Domodossola congresso UOPA e sfilate di folclore tradizionale Il Movimento per l'Ossola autonoma cerca cinquantamila firme per la legge



Domodossola. Folclore al congresso Uopa. Nella foto (La Stampa - De Marchis) le milizie napoleoniche e il gruppo in costume di Macugnaga

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
DOMODOSSOLA — «Una Regione autonoma a statuto speciale per l'Ossola e la Val Camonica», la richiesta è stata scagliata durante il primo congresso ufficiale dell'Uopa, il movimento autonomista che in pochi mesi di vita ha raccolto 50 mila adesioni, per come è stato ricordato, al 58 per cento dell'intero corpo elettorale.

Che l'Uopa disponga ormai

di una organizzazione capillare lo si è visto ai lavori congressuali che si sono aperti a Domodossola: «Una Regione autonoma a statuto speciale per l'Ossola e la Val Camonica», la richiesta è stata scagliata durante il primo congresso ufficiale dell'Uopa, il movimento autonomista che in pochi mesi di vita ha raccolto 50 mila adesioni, per come è stato ricordato, al 58 per cento dell'intero corpo elettorale.

«La Regione non si occupa a sufficienza di noi — ha aggiunto — e privilegia le aree "forti" del Piemonte, come dimostrano i progetti per il potenziamento delle comunicazioni verso il Friuli mentre i problemi del Sempione sono stati quasi trascurati».

A giudizio del relatore l'unico rimedio a questa situazione sarebbe l'autonomia regionale che significherebbe in pratica la possibilità di gestire direttamente i nostri problemi e di sfruttare più razionalmente le notevoli risorse del territorio ossolano e camuniano.

È stato ricordato che all'Ossola, che pure rappresenta il 40 per cento del territorio di tutta la provincia e di 200 chilometri nel capoluogo regionale, non è stato assegnato neppure il ruolo di comprensorio.

Non sono mancate le critiche per il ritardo negli interventi di ricostruzione nelle zone colpite dalla diluvione dell'ottobre scorso: queste inadempienze sono state la scintilla che ha dato fuoco al fermento mai spento degli autonomisti.

I dirigenti dell'Uopa hanno

sempre escluso che il movimento possa trasformarsi in un nuovo partito. Nel suo statuto al congresso, il rappresentante del Trentino dottor Fedeli, che è anche segretario dell'Unione di tutti i partiti autonomisti, ha detto che l'Uopa potrà aderire in qualsiasi momento al nostro raggruppamento. In ogni caso — ha aggiunto — è bene che vi siano un'organizzazione che tutto sommato a quella di un partito, senza lasciarsi fuorviare da coloro che dicono che l'obiettivo dell'autonomia è irraggiungibile».

Di parere opposto si è det-

to il dottor Roberto Gremio, di «Rinascita piemontese», un movimento che si batte per la difesa del patrimonio etnico e linguistico delle minoranze. Il successo dell'ideale autonomista è anche legato alla novità di questo organizzazio-

Al lavoro erano presenti l'o-

norevole Contanin, il senatore Del Ponte della dc e il deputato Giorgio Mondino del psi.

Adriano Velli

«L'ingegner Andrea Zanetta le sue dimissioni», Borgomanero: polemiche per un volantino sul presidente della Fondazione Marazza

Un "gruppo di antifascisti" lo accusa di aver ospitato nella villa una riunione di "studenti liberi". L'interessato spiega che secondo il regolamento la sala deve essere concessa a chiunque

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
BORGOMANERO. In un volantino distribuito domenica 22, in concomitanza con la cerimonia per l'inaugurazione del monumento alla Resistenza, un gruppo di antifascisti chiede le dimissioni dell'ingegner Andrea Zanetta, presidente della Fondazione Marazza. Il presidente Zanetta è accusato di aver ospitato una riunione di marcia fascista nella casa che fu dell'antifascista Achille Marazza, l'uomo che trattò la resa del paese.

«A pochi giorni dalle celebrazioni della Resistenza — si legge sul volantino — si è svolto a villa Marazza un altro convegno neofascista. Gli lo scorso anno, il 7 maggio 1977, vi era stato un analogo raduno: allora, le organizzazioni democratiche si erano presentate all'evento, impedendo il ripetersi di simili episodi. Questo impegno non è stato mantenuto».

Il gruppo di antifascisti che ha diffuso il comunicato di denuncia, chiede quindi a Zanetta, responsabile della concessione della sala dove ha avuto luogo il convegno, se non ritiene di riprendere in esame con urgenza quella proposta di dimissioni dalla presidenza della Fondazione.

Morente bambino travolto

NOVARA — Un bambino di nove anni, Roberto Molta, abitante in via Mengoli 2, è rimasto vittima di un incidente stradale nel quale è stato investito dal numero 137. Roberto Molta si era recato in tabaccheria ed usciva in strada avendo informato la sua bicicletta per rifarsi a casa. Per cause ancora da accertare il bambino è stato investito in pieno da una «138» che stava dirigen-

Morente bambino travolto

NOVARA — Un bambino di nove anni, Roberto Molta, abitante in via Mengoli 2, è rimasto vittima di un incidente stradale nel quale è stato investito dal numero 137. Roberto Molta si era recato in tabaccheria ed usciva in strada avendo informato la sua bicicletta per rifarsi a casa. Per cause ancora da accertare il bambino è stato investito in pieno da una «138» che stava dirigen-



L'ingegner Andrea Zanetta presidente della Fondazione Marazza di Borgomanero

ventilata con ben altri scopi qualche mese fa. «Per infatti (precisa il volantino) che, non solo il signor Zanetta, ma anche il signor Marazza, sono stati di chi utilizzò la sala della villa per la riunione dell'8 scorso, ma che addirittura tale convegno sia stato preceduto da altri convegni».

Da parte sua Andrea Zanetta non nega che il 13 aprile scorso vi sia stata nella sala della villa Marazza una riunione degli studenti liberi, ma che questa riunione sia stata preceduta da altri convegni.

Prosegue il presidente: «Va precisato che, secondo il regolamento, la sala della "fonoteca" viene concessa a chiunque ne fa richiesta, purché sia fatta ovviamente un uso discreto, e ci potrà inoltre il rimborso spese che è fissato in lire 10 mila per volta».

Morente bambino travolto

NOVARA — Un bambino di nove anni, Roberto Molta, abitante in via Mengoli 2, è rimasto vittima di un incidente stradale nel quale è stato investito dal numero 137. Roberto Molta si era recato in tabaccheria ed usciva in strada avendo informato la sua bicicletta per rifarsi a casa. Per cause ancora da accertare il bambino è stato investito in pieno da una «138» che stava dirigen-

gale Vecchi, di democrazia proletaria, aveva protestato per la concessione della sala a studenti liberi, e aveva letto una dichiarazione fatta l'anno scorso da Zanetta, il quale affermava di aver dato in uso quella villa la sala con il consenso dell'Assemblea politica del gruppo studentesco in questione.

Domenica, i promotori della protesta contro il presidente Zanetta hanno raccolto una serie di firme da presentare in Comune. Dall'altra parte, Zanetta annuncia una risposta agli studenti liberi.

Il presidente «sotto accusa» dichiara: «Sono contento, ciò dimostra l'assoluta indipendenza della fondazione. I tempi sono però difficili anche per la fondazione. Qualche mese fa, come è accaduto nel volantino, il presidente Zanetta aveva rinunciato le dimissioni per divergenze con l'amministrazione municipale in merito alla biblioteca Tornelli. «Ma — dice Zanetta — il consiglio di amministrazione mi ha invitato a ritornare sulla decisione, manifestandomi tutta la solidarietà».

A Stresa conclusa la «guerra del salotto»

STRESA — Si è conclusa, non si sa con quale soddisfazione delle parti, la piccola guerra di salotto nel corso della quale hanno sparato da angolazioni diverse i comunisti, i socialisti, i liberali, l'azienda autonoma, l'associazione commercianti e molti cittadini schierati su posizioni contrastanti. L'armistizio è stato raggiunto nel corso di una lunga riunione tenutasi in municipio.

«Sono contento che sia stata accettata la mia proposta — dice il vice sindaco di Stresa Albino Pastore — anche se non è ottimale, tiene conto delle principali esigenze dei turisti, dei commercianti, degli esercenti e del traffico. In una situazione così tesa non era forse possibile fare di più».

L'accordo prevede che du-

Operaio di Boca arrestato per furto

ARONA — I carabinieri di Arona hanno fermato, e successivamente arrestato dopo un interrogatorio, un operaio di Boca, Pietro Cerini, 36 anni, per il furto di un furgone di proprietà di un promesore, Luigi Bertoli, di 98 anni.

(m. b.)

La Regione per Orta verde



Orta. Il presidente della Regione Piemonte, Viglione (a destra) ha consegnato domenica al sindaco Gallina la delibera che finanzia per 115 milioni il ripristino del Sacromonte. I forestali diretti dall'ispettore Poggiali hanno poi cominciato i lavori che restituiranno al grande parco la fisionomia primitiva (IL SERVIZIO A PAGINA 4)

Operaio di Boca arrestato per furto

ARONA — I carabinieri di Arona hanno fermato, e successivamente arrestato dopo un interrogatorio, un operaio di Boca, Pietro Cerini, 36 anni, per il furto di un furgone di proprietà di un promesore, Luigi Bertoli, di 98 anni.

(m. b.)

La Regione per Orta verde



Orta. Il presidente della Regione Piemonte, Viglione (a destra) ha consegnato domenica al sindaco Gallina la delibera che finanzia per 115 milioni il ripristino del Sacromonte. I forestali diretti dall'ispettore Poggiali hanno poi cominciato i lavori che restituiranno al grande parco la fisionomia primitiva (IL SERVIZIO A PAGINA 4)

Operaio di Boca arrestato per furto

ARONA — I carabinieri di Arona hanno fermato, e successivamente arrestato dopo un interrogatorio, un operaio di Boca, Pietro Cerini, 36 anni, per il furto di un furgone di proprietà di un promesore, Luigi Bertoli, di 98 anni.

(m. b.)

La Regione per Orta verde



Orta. Il presidente della Regione Piemonte, Viglione (a destra) ha consegnato domenica al sindaco Gallina la delibera che finanzia per 115 milioni il ripristino del Sacromonte. I forestali diretti dall'ispettore Poggiali hanno poi cominciato i lavori che restituiranno al grande parco la fisionomia primitiva (IL SERVIZIO A PAGINA 4)

Operaio di Boca arrestato per furto

ARONA — I carabinieri di Arona hanno fermato, e successivamente arrestato dopo un interrogatorio, un operaio di Boca, Pietro Cerini, 36 anni, per il furto di un furgone di proprietà di un promesore, Luigi Bertoli, di 98 anni.

(m. b.)

La Regione per Orta verde



Orta. Il presidente della Regione Piemonte, Viglione (a destra) ha consegnato domenica al sindaco Gallina la delibera che finanzia per 115 milioni il ripristino del Sacromonte. I forestali diretti dall'ispettore Poggiali hanno poi cominciato i lavori che restituiranno al grande parco la fisionomia primitiva (IL SERVIZIO A PAGINA 4)

Operaio di Boca arrestato per furto

ARONA — I carabinieri di Arona hanno fermato, e successivamente arrestato dopo un interrogatorio, un operaio di Boca, Pietro Cerini, 36 anni, per il furto di un furgone di proprietà di un promesore, Luigi Bertoli, di 98 anni.

(m. b.)

La Regione per Orta verde



Orta. Il presidente della Regione Piemonte, Viglione (a destra) ha consegnato domenica al sindaco Gallina la delibera che finanzia per 115 milioni il ripristino del Sacromonte. I forestali diretti dall'ispettore Poggiali hanno poi cominciato i lavori che restituiranno al grande parco la fisionomia primitiva (IL SERVIZIO A PAGINA 4)

Fondoteco Inceneritore con diossina?

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

VERBANIA — C'è diossina nei fiumi e nelle ceneri del forno inceneritore dei rifiuti urbani di Fondoteco, all'estrema periferia sud di Verbania? I timori sono insorti dopo le notizie, rimbalzate dal Belgio, dal Milanese e da un dibattito televisivo promosso sull'argomento dalla televisione italiana.

L'inceneritore consortile di Fondoteco, realizzato un anno fa con la spesa di oltre due miliardi, è quanto di più moderno esista nel settore. Vi vengono inceneriti i rifiuti di circa settantamila abitanti dell'area compresa tra Cannobio, Verbania-Baveno, Gravello, e in particolare il presidente del Consorzio, Pietro Manzoni, tuttavia tranquillo. Dice che non sempre fatto eseguire periodiche verifiche a fiumi e ceneri e che mai hanno portato a rilevati di tracce di diossina. Assicurano che, dopo quanto si è saputo, i controlli verranno intensificati e che altri verranno affidati a specialisti e che nulla sarà tralasciato per tranquillità e sicurezza.

L'inceneritore di Fondoteco lavora, almeno per il momento, per sostanze chimiche industriali il cui incenerimento darebbe luogo alla formazione della diossina. Certo saranno necessari controlli accurati, anche perché l'impianto sorge, in linea d'aria, a poche centinaia di metri da alcuni centri abitati frequentati da turisti stranieri.

Omegna avrà un nuovo pretore

OMEGNA — Il pericolo, a lungo paventato in città e nella zona, della soppressione della locale pretura dopo che, con motivazioni superficiali e nonostante le reiterate proteste, Omegna era stata già spogliata, dagli uffici finanziari (del registro e delle imposte dirette) con grave danno per la popolazione e gli operatori economici, sembra essere scongiurato.

Le voci di soppressione della pretura omegnese hanno trovato alimento anche perché l'incarico di giudice era rimasto a lungo vago, provocando in questi anni un pesante rallentamento dell'attività giudiziaria.

Negli ambienti giudiziari forensi omegnese si è adesso finalmente per certa l'avvenuta nomina del nuovo pretore, che dovrebbe insediarsi nella nostra città verso la metà del prossimo maggio.

Si tratta di un giovane magistrato napoletano, il dottor Lino Gagliardi, 28 anni, vincitore del concorso bandito dal ministro, dopo avere trascorso un biennio come vicesegretario presso il tribunale napoletano.

Spettacolo di CABARET con PIPPO BAUDO in «L'Altra faccia della luna» GRILLO

Edicola Miramonti piazza delle Erbe - Novara
Box Tre Gazzelle viale Roma - Novara
Barocchi piazza Martiri - Novara
Bar Gigi via Gramsci - Treviso

LA DILIGENZA DI ROS
Avverte i gentili lettori che durante l'intervallo dello spettacolo sarà effettuata una sfilata di moda
Via Frat. Rosselli 10
Tel. (0321) 390216 28100 NOVARA



A Omegna nomine al consiglio tributario

OMEGNA — Pietro d'Incal, grossista in acque e bevande, è stato nominato consigliere tributario dell'ufficio del registro a Verbania, sono stati nominati rispettivamente presidente e vicepresidente del consiglio tributario comunale, composto di quindici membri, e l'istituto con delibera consigliare lo scorso dicembre.

La seduta di insediamento delle cariche esecutive è stata

La troverete presso la Concessionaria

E. GILARDI & C. s.r.l. NOVARA

Uffici: via Gallotti - Tel. 451.321/2

Esposizione: Via Biglieri - Tel. 38.800

Troverete inoltre un vasto assortimento di vetture usate delle migliori marche tutte in ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica

I. d. b.



A Omegna nomine al consiglio tributario

OMEGNA — Pietro d'Incal, grossista in acque e bevande, è stato nominato consigliere tributario dell'ufficio del registro a Verbania, sono stati nominati rispettivamente presidente e vicepresidente del consiglio tributario comunale, composto di quindici membri, e l'istituto con delibera consigliare lo scorso dicembre.

La seduta di insediamento delle cariche esecutive è stata

La troverete presso la Concessionaria

E. GILARDI & C. s.r.l. NOVARA

Uffici: via Gallotti - Tel. 451.321/2

Troverete inoltre un vasto assortimento di vetture usate delle migliori marche tutte in ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica

I. d. b.

